SKRZYDLATA POLSKA

NR 4 (707) ● 24. I. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA 2 ZŁ

W NUMERZE:

POZDRAWIAMY VII ZJAZD APRL



Polscy skoczkowie wyczynowi przygotowują się intensywnie do bicia nowych rekordów oraz do uczestnictwa w mistrzostwach i zawodach międzynarodowych. Nasze zdjęcie przedstawia skok grupowy, wykonany z samolotu wielomiejscowego.

Foto: Lech Zielaskowski

ECHA

OBECNY, siódmy z kolei Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL odbywa się w znamiennym dla lotnictwa sportowego okresie: 20-lecia jego rozwoju w Polsce Ludowej. Wprawdzie już w okresie lubelskim, na pierwszym wyzwolonym terenie kraju, podjęto przy resorcie komunikacji PKWN pewne środki dla reaktywowania sportu lotniczego, niemniej jednak praktyczna działalność tego przedsięwzięcia rozpoczęła się dopiero w 1945 r. W ślad za zwycięską ofensywą Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego szli na nowo wyzwalane tereny ziem polskich również działacze lotnictwa, aby zabezpieczać pozostawione przez hitlerowskiego okupanta ośrodki, sprzęt i lotniska sportowe, które w większości były zniszczone lub zdewastowane. Tylko ofiarnej, bezinteresownej i pełnej poświęcenia pracy całej rzeszy działaczy lotnictwa (często dziś już bezimiennych — a szkoda!) zawdzięczamy to, że już bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych można było przystąpić do latania szybowcowego: w Fordonie i na Żarze, w Krakowie, Warszawie i wielu innych ośrodkach kraju. Trzeba przecież pamiętać, że te pierwsze, jakże dziś pionierskie loty, poprzedziły oficjalne reaktywowanie działalności lotnictwa sportowego i jego władzy naczelnej — ARP; co nastąpiło dopiero — jak wiadomo — w październiku 1945 r.

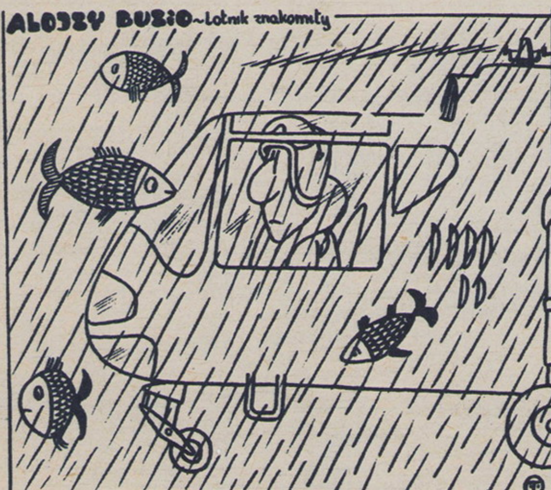
Piszę o tym przy okazji Zjazdu APRL nie dlatego, aby przypominać delegatom aeroklubów rzeczy oczywiste i na ogół znane; chodzi mi przede wszystkim o to, aby zachęcić nasze aerokluby (z których spora przecież liczba obchodzić będzie swoje 20-lecie w PRL) do przypomnienia tych pionierskich poczynań na ich terenie i wydobycia z zapomnienia tych ludzi, którzy przeważnie bezimiennie tworzyli swą ofiarną pracą nową rzeczywistość naszego lotnictwa sportowego. Wielu z nich żyje i działa nadal w lotnictwie, niektórzy odeszli od nas na zawsze, ale są i tacy, którzy przeszli do pracy poza lotnictwem i zostali zupełnie zapomniani.

Postarajcie się ich sobie przypomnieć, wydobyć z zapomnienia, ocenić właściwie wkład pracy w rozwój waszego aeroklubu. Zaproście ich do siebie — na lotniska, przedstawcie im waszą młodzież i pilotów i w ogóle pokażcie cały 20-letni dorobek klubu; niech zobaczą, że ich pionierska praca nie poszła na marne i że pamiętacie o nich.

Taka konfrontacja niedawnej przecież przeszłości ze współczesnością pozwala łatwiej ocenić całe bogactwo przemian i jakże piękny dorobek naszego lotnictwa sportowego w minionym dwudziestoleciu, mimo wszystkich braków, które na co dzień odczuwamy.

Widzę tu wdzięczne pole do działania dla Kół Klubu Seniorów Lotnictwa przy aeroklubach, jak i zresztą dla całego Klubu Seniorów Lotnictwa APRL, który gorąco zachęcam do tej działalności.

Ikarus





Pół setki amatorów stojącej fali spotkało się w Jeżowie na lotniczych świętach. Spędzili je niezwykle przyjemnie. Bliższych szczegółów dowiecie się w następnym numerze. Na zdjęciu: Zimowy pejzaż na lotnisku.
Foto: A. Ziemiński

DO I OD REDAKTORA

O POMNIK na grób Tańskiego

W nawiązaniu do apelu umieszczonego w Waszym tygodniku Nr 32 (683) z 9.VIII ub. r. w szpalcie „Do i Od redaktora", odnośnie grobu Czesława Tańskiego w Lesie Mariańskim, jako były komendant Szkoły Szybowcowej im. Czesława Tańskiego w Fordonie rzucam apel do wszystkich aeroklubów, szkół lotniczych i zakładów oraz przedsiębiorstw lotniczych o deklarowanie kwot i składek na pomnik dla ojca polskiego szybownictwa Czesława Tańskiego, który nakryły zaniedbaną mogiłę wielkiego Polaka!

Inicjatywa apelu do aeroklubów została uzgodniona z Prezesem APRL Stefanem Antosiewiczem. Na początek jako członkowie byłego komitetu deklarujemy kwotę 200 zł, która pozostała na koncie Społecznego Komitetu Rozbudowy Szkoły Szybowcowej w Fordonie. Techniczną stroną realizacji może zajmie się wydział propagandy APRL.

Franciszek Gołata

ZG APRL DZIĘKUJE

Składamy serdeczne podziękowania wszystkim instytucjom, organizacjom politycznym, społecznym i młodzieżowym, zakładom pracy i osobom prywatnym za nadesłane życzenia z okazji nowego 1965 roku.

Zarząd Główny
Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej



Z AEROKLUBU PRL

Posiedzenie Plenum ZG Aeroklubu PRL

W dniu 7 stycznia br. w Warszawie odbyło się posiedzenie plenarne Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Tematem tego posiedzenia były przygotowania do Krajowego Zjazdu APRL, perspektywiczny plan rozwoju postępu technicznego w latach 1965—1970 oraz regulamin powoływania sędziów spadochronowych.

Obóz aktywu kół lotniczych

W okresie zimowych ferii Aeroklub Wrocławski wspólnie z Zarządem Wojewódzkim ZMS we Wrocławiu zorganizował w Międzygórzu zimowisko dla aktywu kół lotniczych. Na obozie tym przebywało 42 dziewcząt i chłopców. W czasie pobytu wymieniali oni doświadczenia oraz ustalali plany działalności w okresie zimowo-wiosennym 1965 r.

Regulaminy Zawodów Rakiet i Mistrzostw Polski Makiet Latających w roku 1965

Zatwierdzone zostały ostatecznie i rozesłane do wszystkich aeroklubów regionalnych regulaminy rozgrywanych w bieżącym roku IV Zawodów Rakiet Amatorskich o memoriał Kazimierza Siemienowicza oraz Mistrzostw Polski Makiet Latających. Nowe opracowania regulaminów uwzględniają szereg postulatów zgłoszonych przez uczestników tych imprez modelarskich.

Nowe filmy lotnicze Aeroklubu PRL

Wydział Filmu i Foto APRL ukończył prace przy realizacji czterech nowych filmów lotniczych. Są to „Samoloty świata" — przegląd konstrukcji lotniczych od Lilienthala do Miasiszczewa, „Lotnictwo Gospodarcze" — reportaż z prac Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych, „Radzieccy spadochroniarze" — montaż z filmów radzieckich oraz „Lotnicza Wizyta Przyjaźni" — reportaż z wizyty w Polsce marszałka Wierszynina w czasie obchodów XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego.

Edward Peterek przeszedł na emeryturę

W pierwszych dniach stycznia br. odbyła się w Aeroklubie PRL uroczystość pożegnania przechodzącego na emeryturę ppłka w stanie spoczynku Edwarda Peterka.

Edward Peterek rozpoczął służbę wojskową w 1916 roku w armii austriackiej. Służbę w lotnictwie rozpoczął w roku 1921. Od tego czasu pracuje dla dobra lotnictwa nieprzerwanie aż po dzień dzisiejszy. W okresie 1936—1939 był komendantem największej na świecie szkoły szybowcowej w Ustianowej. Warto przypomnieć, że w tym okresie sprzęt szkoły liczył 880 szybowców. W okresie II Wojny Światowej pełnił służbę w Polskim Oddziale Transportowym, przerzucając drogą powietrzną sprzęt lotniczy na trasie Takoradi — Kair. W tym okresie przemierzył wszerz kontynent afrykański 30 razy tam i z powrotem. Po powrocie do kraju rozpoczął pracę w Aeroklubie PRL.

W czasie uroczystego pożegnania przechodzącego na emeryturę tego zasłużonego lotnika, w którym wziął udział aktyw kierowniczy APRL, dzielono się wspomnieniami z dziejów polskiego lotnictwa. (ż)

W SKRÓCIE

W ROKU bieżącym, wśród wielu obiektów, rozpoczną się w Warszawie przygotowania do budowy w przyszłej pięciolatce centralnego dworca lotniczego. Jak wiadomo, stanie on przy zbiegu Alej Jerozolimskich i ul. Chałubińskiego. Zakończenie budowy dworca przewidziane jest w roku 1968.

*

PILOT Zbigniew Rawicz przewiózł śmigłowcem z lotniska Balice w Krakowie na stadion sportowy w Gorlicach krew dla ciężko chorej pacjentki oddziału ginekologicznego szpitala w Gorlicach, której trzeba było dokonać transfuzji. Żaden z okolicznych szpitali, nawet w Rzeszowie, nie dysponował odpowiednią dla chorej, niezwykle rzadką grupą krwi. Dlatego też zaalarmowano Kraków. Po przewiezieniu krwi śmigłowcem na stadion w Gorlicach — dostarczono ją natychmiast karetką pogotowia do szpitala.

*

W OSTATNICH dniach grudnia ub. r. odbyło się posiedzenie Rady Wychowania Fizycznego i Sportu Lotnictwa Operacyjnego, w którym obok członków Rady wzięli również udział przewodniczący oddziałowych Komitetów WF i Sportu oraz przedstawiciele jednostek. Rada w rozszerzonym gronie przeanalizowała stan sprawności fizycznej personelu latającego, oficerów i podoficerów zawodowych oraz szeregowców służby zasadniczej, formy realizacji programowego wychowania fizycznego i planu zawodów użyteczno-wojskowych, działalność kół sportowych w jednostkach i wojskowych klubów sportowych oraz stan bazy szkoleniowej zabezpieczającej tok wychowania fizycznego i sportu w Lotnictwie Operacyjnym.

W dniu 28 grudnia 1964 roku zmarł w Warszawie

inż. STANISŁAW KONOPKA

Był on długoletnim pracownikiem lotnictwa, doświadczonym geodetą, budowniczym lotnisk. Rozpoczął pracę w lotnictwie w 1947 roku w PLL Lot, a następnie w Zarządzie Budowy Państwowych Lotnisk Cywilnych. Od 1951 roku pracował bez przerwy w lotnictwie sportowym.

Cześć Jego pamięci!
Aeroklub PRL

VII KRAJOWY ZJAZD APRL

AEROKLUB PRL NA DRODZE DALSZEGO ROZWOJU



STEFAN ANTOSIEWICZ
Prezes Aeroklubu PRL

Z okazji Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL, redakcja zwróciła się do Prezesa Aeroklubu PRL — Stefana ANTOSIEWICZA z prośbą o wypowiedź na temat działalności Aeroklubu w okresie ubiegłej kadencji i zamierzeń na przyszłość. Oto treść wypowiedzi.

W przeddzień Krajowego Zjazdu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej z przyjemnością korzystam z zaproszenia Redakcji „SKRZYDLATEJ POLSKI", aby z tej uroczystej okazji zabrać na jej łamach głos na temat wyników pracy naszego Stowarzyszenia w okresie kończącej się kadencji jego władz, jak również programu przyszłej działalności na temat, który jutro będzie przedmiotem sprawozdania ustępującego Zarządu Głównego, rozważań i dyskusji delegatów oraz uchwały Zjazdu.

Dzień Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL zamyka pewien etap w jego działalności, otwierając równocześnie nowy. To zjawisko ciągłego ruchu naprzód, jaki narzuca nam życie, sprawia, że dokonując tradycyjnie już podsumowania wyników pracy, a więc spoglądając wstecz, winniśmy jednocześnie nakreślić nowe kierunki działania na przyszłość.

Jest oczywiste, że na tyle te nowe kierunki i wytyczne działalności będą bardziej prawidłowo i lepiej zrealizowane, na ile potrafimy wykorzystać zdobyte doświadczenie, wyciągnąć właściwe wnioski zarówno z sukcesów, jak i niedociągnięć.

W czasie, jaki upłynął od ostatniego Walnego Zgromadzenia Aeroklubu, tj. od dnia 23 września 1962 r., miało miejsce wiele doniosłych wydarzeń politycznych zarówno w kraju, jak i na arenie międzynarodowej.

Szczególnie wymagające przypomnienia ich w tym miejscu, bezpośrednio oddziaływujące na wszystkie dziedziny naszego życia politycznego, społecznego i gospodarczego, na wszystkich obywateli naszego kraju, były — IV Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, poprzedzony uchwałami XIII i XIV Plenum, niedawno podjęte uchwały II Plenum, jak również obchody XX-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, w tym także XX-lecie Wojska Polskiego i Ludowego Lotnictwa, dające okazję do podsumowania dorobku naszego budującego socjalizm narodu.

Wysoka ranga stowarzyszenia wyższej użyteczności nakłada na Aeroklub PRL w świetle wymienionych wyżej uchwał kierownictwa naszej Partii i w oparciu o podstawowe zadania statutowe — poważne i zaszczytne obowiązki na odcinku pracy ideowo-wychowawczej, w zakresie współdziałania w podnoszeniu obronności kraju, w dziedzinie wzrostu efektywności ekonomicznej i oszczędności, przy wykorzystaniu twórczej inicjatywy naszych jednostek terenowych, działaczy społecznych i gospodarczych skupionych w zarządach aeroklubów regionalnych.

Lotnictwo sportowe przysporzyło już naszemu krajowi wiele sukcesów sportowych, wychowało liczną rzeszę pilotów wojskowych i cywilnych, konstruktorów i działaczy lotniczych, przyniosło poważne korzyści gospodarce narodowej i te wszystkie efekty chciałoby w swej dalszej działalności wielokrotnie pomnożyć. Temu celowi służy program dalszej działalności Aeroklubu PRL.

Jak należy ocenić dorobek stowarzyszenia w okresie międzyzjazdowym i jakie powinny być wskazania i wytyczne na przyszłość w poszczególnych dziedzinach działalności?

Na te pytania chciałbym, w sposób oczywiście jak najbardziej ogólny, odpowiedzieć w imieniu kończącego swą kadencję Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

W zagadnieniach organizacyjnych na pierwszy plan wysuwa się fakt uzyskania w r. 1963 przywileju wyższej użyteczności w związku z nadaniem stowarzyszeniu nowego statutu. Ta okoliczność, stanowiąca zrealizowanie głównego zalecenia uchwały ostatniego Walnego Zgromadzenia, pozwoliła rozwiązać wiele bardzo istotnych problemów organizacyjnych naszego stowarzyszenia. Jeżeli dodamy do tego wzmocnienie i okrzepnięcie społecznych władz terenowych — zarządów aeroklubów regionalnych, ich wydajną i pełną poświęcenia pracę, to w dziedzinie organizacyjnej ubiegły okres przyniósł z pewnością bilans dodatni.

Nie znaczy to jednak, że nie dostrzegamy niedociągnięć i istniejących jeszcze braków. Należy podnosić rolę społecznych instancji i ich wpływ na każdy odcinek pracy organizacji, należy usprawnić dotychczasowy system planowania i koordynacji naszej działalności w oparciu o zasadę inicjatywy terenu, wymaga usprawnienia nasza struktura organizacyjna.

W dziedzinie pracy polityczno-wychowawczej nastąpił poważny krok naprzód. Potwierdzeniem tego jest przede wszystkim podniesienie poziomu szkolenia ideologicznego, wzrost aktywności społecznej oraz rozwinięcie form pracy politycznej.

Wskazaniami na najbliższą przyszłość, w celu podniesienia działalności ideowo-wychowawczej na jeszcze wyższy poziom i dla nadania jej jeszcze większego znaczenia i wpływu na całokształt naszej pracy, są głównie:

- **postawienie większych wymogów natury ideowo-wychowawczej w stosunku do kadry instruktorskiej i pracowników polityczno-propagandowych,**
- **zacieśnienie współpracy z właściwymi instancjami partyjnymi i organizacjami młodzieżowymi.**

W zakresie popularyzacji lotnictwa do osiągnięć zaliczyć należy ilościowy wzrost lokalnych imprez lotniczych i modelarskich, organizację zawodów latawcowych, które przekształciły się w masową imprezę niezmiernie atrakcyjną i pożyteczną dla propagandy lotnictwa, krakowską wystawę z okazji XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego oraz niezmiernie pożyteczną działalność na tym polu Klubu Seniorów Lotnictwa, jak również rozwijającą się, dobrą współpracę z prasą, radiem i TV. W tej dziedzinie wypróbowane i sprawdzone formy oddziaływania propagandowego winny być w przyszłości nadal rozwijane i coraz lepiej, skutecznej realizowane.

Stowarzyszenie nasze w pełni zrealizowało postawione przez władze wojskowe zadania w zakresie szkolenia w systemie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, dla potrzeb wojsk powietrzno-desantowych i inne.

W celu dalszej, pełnej realizacji zadań związanych z obronnością kraju, dla wypełnienia roli Aeroklubu PRL w systemie Obrony Terytorialnej Kraju, należy poza zapewnieniem dla potrzeb wojska najlepszego materiału ludzkiego, tak pod względem kwalifikacji pilotażowych i wojskowych, jak i poziomu ideologicznego, także dostosować organizację szkolenia i treningu do wymagań współpracy na odcinku OTK, zacieśnić współpracę z innymi organizacjami obronnymi, a przede wszystkim zapewnić ustaloną przez władze nadzorujące stałą gotowość Aeroklubu PRL do wykonania zadań w tym zakresie.

We wszystkich dziedzinach sportu lotniczego — modelarstwie, baloniarstwie, spadochroniarstwie, szybownictwie i sporcie samolotowym — ubiegły okres przyniósł poważne sukcesy międzynarodowe i doskonałe wyniki sportowe. Przede wszystkim, tradycyjnie już, polscy szybownicy osiągnęli największe sukcesy, pieczętując swoją czołową pozycją światową bezprecedensowym zwycięstwem w Argentynie. Dorobek w dziedzinie sportowej jest zresztą najlepiej znany szerokiemu ogółowi, a czytelnikom „Skrzydlatej Polski" w szczególności.

Dalszy rozwój sportu lotniczego we wszystkich dyscyplinach, a szczególnie utrzymanie wysokiej pozycji polskiego szybownictwa, jest jednym z podstawowych, najszczegółowiej opracowanych założeń programu działalności na najbliższe lata. Ograniczona objętość tego artykułu uniemożliwia nawet podanie najistotniejszych szczegółów, wymienię więc jedynie główne kierunki i dziedziny, w których rozpoczęte już zostały i przewidywane są dalsze konkretne poczynania dla zapewnienia osiągnięcia zamierzonego celu:

- **uzyskanie maksymalnych, przy obecnym stanie sprzętowym i możliwościach finansowych, resursów eksploatacyjnych we wszystkich rodzajach sprzętu lotniczego i pomocniczego,**
- **zapewnienie jak najbardziej ekonomicznego i racjonalnego wykorzystania resursów,**
- **wprowadzenie ścisłego kryterium awansu pilotów sportowych, skoczków i modelarzy,**
- **usprawnienie organizacji szkolenia, treningu i wyczynu sportowego, co umożliwi wykorzystnie w maksymalnym stopniu posiadanych środków, czasu i sprzyjających okoliczności.**

Realizacja nakreślonego programu i zadań w działalności lotniczej, tak zleconej jak i sportowej, zależy również od spełnienia wymogów na odcinku bezpieczeństwa i dyscypliny latania. W tej dziedzinie zanotowaliśmy bardzo poważną poprawę i osiągnięcia; winna ona nadal znajdować się w centrum uwagi Zarządu Głównego i zarządów aeroklubów regionalnych oraz pozostawać w świadomości wszystkich pilotów, personelu technicznego i obsługi naziemnej.

Również zagadnienie postępu technicznego, w którym nie mamy jeszcze specjalnych osiągnięć, winno być jednym z głównych problemów, których właściwe rozwiązanie przyczyni się do lepszego wykonania zadań naszego stowarzyszenia.

W dziedzinie całokształtu naszej działalności gospodarczej miniony okres przyniósł dalszą poprawę stanu naszej gospodarki, wzrost gospodarności oraz usprawnienie metod zarządzania w kierunku dalszej decentralizacji.

Głównymi wskazaniami na przyszłość są: jeszcze bardziej oszczędne i ekonomiczne gospodarowanie, ujawnienie istniejących rezerw, obniżenie kosztów działalności Aeroklubu, jak również rozwijanie prowadzonej działalności gospodarczej, a w szczególności usług lotniczych na potrzeby rolnictwa, leśnictwa i innych dziedzin gospodarki narodowej.

W świetle przedstawionych powyżej faktów i uzasadnień można stwierdzić, że stowarzyszenie nasze osiągnęło w okresie międzyzjazdowym duże sukcesy w dziedzinie umacniania wewnątrzorganizacyjnego, realizacji zadań zleconych jak też i w rozwoju sportu lotniczego.

Te osiągnięcia i sukcesy Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej są wynikiem ogromnego wysiłku całego aktywu lotniczego, w szczególności zarządów aeroklubów regionalnych, członków komisji i sekcji specjalnościowych, działaczy i aktywistów lotniczych i modelarskich, kierowników jednostek terenowych oraz całego personelu etatowego. Za ten trud i wysiłek w imieniu ustępującego Zarządu Głównego Aeroklubu PRL składam Im gorące wyrazy uznania i podziękowania.

W momencie startu do nowego etapu pracy organizacja nasza posiada wszystkie elementy i środki, od których zależy powodzenie każdego przedsięwzięcia:

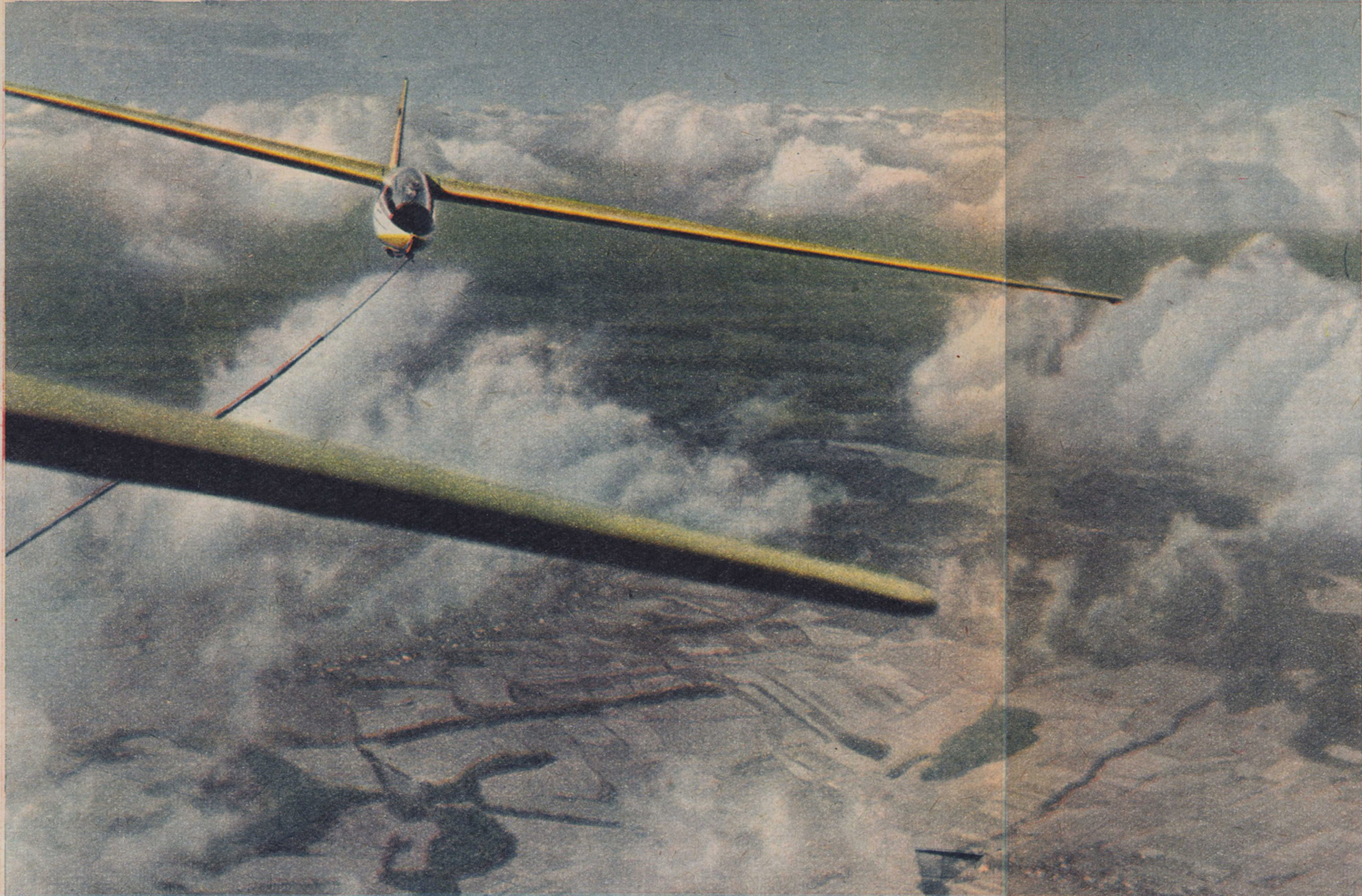
- **określone kierunki działania, akceptowane przez władze nadzorujące,**
- **pełne rozeznanie co do wysokości środków finansowo-materiałowych, którymi będziemy dysponowali w latach 1965—1970,**
- **wyraźnie określoną strukturę organizacyjną, tak w sensie statutowym jak i w zakresie wewnętrznej organizacji,**

a przede wszystkim:

- **dysponujemy najważniejszym, decydującym czynnikiem — posiadamy właściwych, oddanych wykonawców nakreślonego programu, poważny aktyw społeczny, działaczy i pracowników, członków i sympatyków lotnictwa.**

Można więc chyba śmiało, w oparciu o konkretne podstawy, przewidywać, że i w następnym etapie swej działalności lotnictwo sportowe osiągnie dalszy, jeszcze większy rozwój i tego Aeroklubowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, wszystkim jego działaczom, członkom i pracownikom należy życzyć.

VII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL to wydarzenie w lotnictwie sportowym niebagatelne. W przedzjazdowej dyskusji, w analizie nowych zadań i kierunków działalności, brali udział bez mała wszyscy piloci i działacze. Na parę dni przed spotkaniem na sali obrad VII Zjazdu „Skrzydlata" przeprowadziła w szeregu klubów błyskawiczną ankietkę: Z czym aeroklub przychodzi na zjazd (jaki był rok 1964) i co się aktualnie dzieje na Waszym terenie? A oto co usłyszeliśmy:



AEROKLUBY PRZED ZJAZDEM

ŁÓDŹ

Nie licząc zebrania wyborczego — informuje nas wiceprezes urzędujący AŁ mgr inż. **Marian Wiśniewski** — dwa ostatnie posiedzenia zarządu naszego klubu poświęcone były zagadnieniom VII Krajowego Zjazdu. Także tymi sprawami zajęto się na zebraniu organizacji partyjnej. Można sądzić, że łódzcy delegaci wystąpią na zjeździe z szeregiem konstruktywnych wniosków. Będą one dotyczyły organizacji pracy całego lotnictwa sportowego oraz współpracy Zarząd Główny — teren, spraw zaopatrzenia w sprzęt m. in. do lotów zimowych, problemów rozwojowych itp. W skrócie też chcielibyśmy przedstawić nasze osiągnięcia z ostatnich lat.

Według naszej opinii, którą w pełni popierają liczby, rok 1964 był udany. Z nadwyżką wykonała swe plany sekcja samolotowa. Szybownicy, którzy wylatali 1615 godzin i wykonali 15 200 km przelotów, zdobyli 83 500 punktów w zawodach bitnerowskich, 3 złote oraz 12 srebrnych odznak. Odżyło też spadochroniarstwo. 427 skoków dało ponadplanowe efekty szkoleniowe oraz jeden rekord krajowy w skoku z wysokości 2000 m z natychmiastowym otwarciem, a także czołowe wyniki w zawodach całorocznych „Skrzydlatej". Rekordów spadochronowych byłoby więcej, gdybyśmy posiadali „Gawrona". Bez niego skoki z dużych wysokości są niezwykle kłopotliwe i pożerają wiele resursu.

Ostatni rok przyniósł też owoce naszej kilkuletniej pracy z młodzieżą. Już nie tylko „Pepi" Pieczewski reprezentuje Łódź, ale mamy również innych wyczynowców, przygotowanych do walki na najwyższym poziomie.

A choć styczniowa pogoda nie sprzyja działalności na lotnisku, to pracuje tam na naszej budowie wzmocniona brygada. Jest to możliwe dzięki temu, że wykonując całkowicie plan inwestycji na rok ubiegły, budynek został zabezpieczony z zewnątrz i zainstalowano centralne ogrzewanie. O innych działach w skrócie. Instruktorzy opracowują plany indywidualnego szkolenia i treningu tak, by nie było żadnych ograniczeń mimo znacznych oszczędności. Mechanicy konserwują i szykują sprzęt, a finansowcy sporządzają bilans.

RZESZÓW

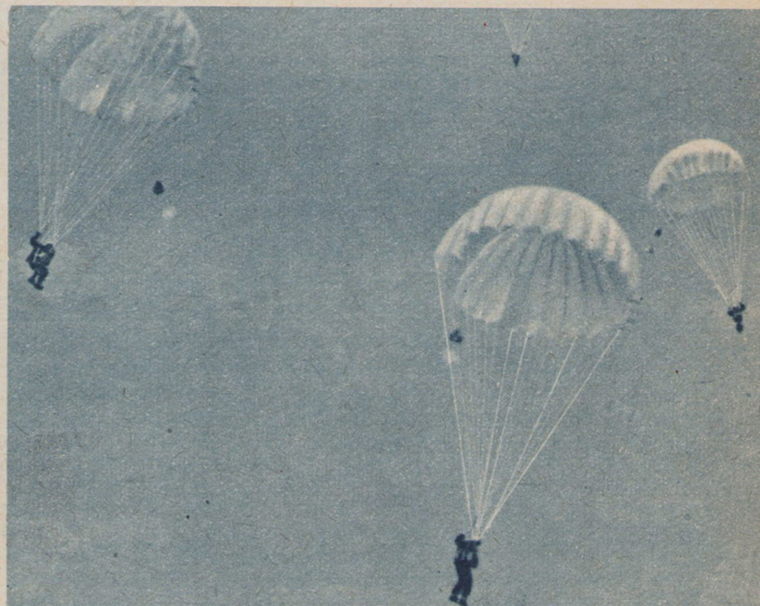
Byliśmy gospodarzami narady — odpowiada na nasze pytania wiceprezes urzędujący Aeroklubu Rzeszowskiego **Roman Przepióra** — poświęconej aktualnej sytuacji lotnictwa sportowego. W obradach naszych wzięło udział cztery aerokluby znajdujące się na terenie województwa. Dyskusja była rzeczowa, wysunięto wiele ciekawych koncepcji. Najważniejsze będą powtórzone na Krajowym Zjeździe. Jedno jest pewne — lotnictwo sportowe ma w nowych warunkach pełne szanse dalszego rozwoju na Ziemi Rzeszowskiej.

Już ubiegły rok zaznaczył się bardzo pozytywnie w naszej działalności. Spadochroniarze wykonali ponad 400 skoków. Skacze 40 młodych zapalonych chłopców. Szybownicy mają na koncie więcej niż 1 000 godzin lotów i 14 000 kilometrów przelotów oraz 90 000 punktów memoriałowych, 8 odznak srebrnych i 6 diamentów. Zorganizowaliśmy — przy użyciu znacznej ilości społecznych środków — IV Szybowcowe Zawody Okręgowe. Gościliśmy też zespoły akrobacyjne.

TORUŃ

Zima — rzekł wiceprezes urzędujący Aeroklubu Pomorskiego **Stanisław Porzych** — to jak wiadomo w lotnictwie sportowym okres urlopów. Żyjemy jednak obecnie, można to tak chyba nazwać, duchem zjazdowym. Na specjalnej naradzie w Bydgoszczy omówione zostały zasadnicze problemy naszego i sąsiednich aeroklubów. Na własnym podwórku patrzymy na te sprawy praktycznie. Dlatego odbyły się we wszystkich sekcjach zebrania informujące i obecnie pracujemy nad drobiazgowym rozliczeniem resursów, planów i indywidualnych zamierzeń. Rozpoczęliśmy również szkolenie teoretyczne. Od stycznia też, w co trzecią niedzielę, organizujemy loty.

Wprawdzie ostatni rok mimo dużej intensywności szkolenia zakończyliśmy bezawaryjnie, to już obecnie wiele czasu poświęciliśmy omówieniu bezpieczeństwa i higieny lotów. A w roku 1964 rzeczywiście szkoliliśmy wiele. Obok realizacji normalnych planów odbył się przecież na lotnisku toruńskim obóz LWP II stopnia. Staraliśmy się ten obóz jak najlepiej obsłużyć, choć prowizoryczne kwatery i dowożone wyżywienie wcale temu nie pomagały. Mieliśmy też wiele satysfakcji, że jakoś się udały zlecone nam w ostatniej chwili Spadochronowe Mistrzostwa Polski.



Wielki skok do przodu w ostatnim okresie zrobiły w naszych aeroklubach sekcje spadochronowe. Foto: „Skrzydlata Polska" — T. M.

RADOM

Chciałbym życzyć swojemu klubowi — mówi wiceprezes urzędujący Aeroklubu Radomskiego **Zdzisław Stróżewski** — by nowy rok nie był gorszy od ubiegłego. Mamy nowy piękny hangar i port, basen ppoż., a cały teren zadrzewiony. Zapraszamy „Skrzydlatą" do obejrzenia i... opisania. Dla przelotowców przygotowaliśmy specjalny pokój gościnny. W najważniejszym rodzaju działalności na lotnisku wykonaliśmy plany, duży krok naprzód zrobiliśmy w wyczynie. Powoli z jakiegoś tam klubiku staramy się dojść do areoklubu „całą gębą".

Na naradzie przedzjazdowej w Warszawie nasi delegaci wyjaśnili już niektóre swe wątpliwości. Ograniczenia finansowe na pewno wiele spraw utrudnią, ale nie powinny zaważyć na dalszym rozwoju Aeroklubu Radomskiego. I o tym właśnie rozwoju, zwłaszcza w zakresie wyczynu, a także o innych problemach całej organizacji będą mówić na Zjeździe delegaci z Radomia.

OLSZTYN

W centrum naszej uwagi — donosi nam wiceprezes urzędujący Aeroklubu Olsztyńskiego **Władysław Sitarski** — znajduje się sprawa powołania społecznego Komitetu Rozbudowy Lotni-

Z lewej: nad chmurami — w drodze na falę.
Foto: J. Szymański

ska Dajtki. Zagadnienie to jak najbardziej wiąże się tematycznie z VII Krajowym Zjazdem. Jest to jedyna droga do dalszego rozwoju działalności na naszym terenie.

Delegaci na VII Zjazd spotkali się na specjalnym zebraniu z pilotami, by wspólnie przedyskutować wnioski do wystąpień zjazdowych. W klubie życie toczy się normalnym torem. Ruszyło szkolenie teoretyczne, poszczególne sekcje opracowują plany na nadchodzący sezon. Rok 1964 był pomyślny w realizacji planów, mieliśmy jednak kłopoty z wyczynem.

GRUDZIĄDZ

Nasi delegaci — informuje nas wiceprezes urzędujący Aeroklubu Grudziądzkiego **Tadeusz Ruciński** — omawiali już najważniejsze problemy terenowe na konferencji w Bydgoszczy. Mamy więc uzasadnioną nadzieję, że ich wystąpienie na VII Zjeździe będzie dotyczyło zasadniczych kwestii związanych z działalnością całej organizacji.

Ubiegły rok przeżyliśmy pod znakiem intensywnego szkolenia we wszystkich dziedzinach. Uczyliśmy i wstępnego pilotażu (także dochodzącym systemem), prowadziliśmy obozy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego obu stopni. Komisja egzaminacyjna oceniła bardzo pozytywnie poziom naszych uczniów. Warto dodać, że ubiegłoroczne szkolenie przebiegło bez najmniejszej awarii.

Obecnie zgodnie z nowymi wskaźnikami opracowujemy plany na sezon 1965 r. Rozpoczęliśmy szkolenie teoretyczne z kadrą, a wkrótce obejmiemy nim wszystkich pilotów. Prowadzimy werbunek do OSL.

BIAŁYSTOK

Plany na bieżący sezon — mówi wiceprezes urzędujący Aeroklubu Białostockiego **Zbigniew Romanowski** — otrzymaliśmy dopiero w pierwszych dniach stycznia. Myślimy więc obecnie nad metodami realizacji naszych nowych zadań. Brak nam trochę szerszej informacji o kierunkach dalszej działalności Aeroklubu PRL. Mamy nadzieję, że na VII Zjeździe wszystkie nasze wątpliwości zostaną wyjaśnione i — podobnie jak w ubiegłym roku — będziemy mogli walczyć o czołową pozycję w Polsce.

Nie zostaliśmy jeszcze „podsumowani" za rok ubiegły, ale mamy cichą nadzieję, że zajmowanego przez rok 1962 i 1963 pierwszego miejsca nie straciliśmy. Konkurencja jednak była bardzo silna i trudno coś przewidzieć. W każdym bądź razie nasze plany wykonaliśmy z nadwyżkami, pomyślnie też zakończył się obóz LPW II stopnia.



W przerwie lotów czas na wymianę poglądów...
Foto: „Skrzydlata Polska" — JP.

SZCZECIN

VII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL — powiada szef wyszkolenia Aeroklubu Szczecińskiego **Antoni Wróbel** — da odpowiedź naszym pilotom i działaczom na najbardziej frapujące ich pytanie — jaka będzie przyszłość lotnictwa sportowego. Wybory delegatów i przygotowania do Zjazdu odbyły się w poważnej atmosferze. Miło, zapewne, będzie naszym delegatom stwierdzić na Zjeździe, że takiego roku jak 1964 jeszcze w Aeroklubie Szczecińskim nie było. Wykonaliśmy nasze podstawowe zadania, a obok tego rozwinęliśmy znacznie wyczyn. Między innymi wykonaliśmy 10 000 km przelotów.

Pierwszy raz w historii klubu odbyły się zawody, w których startowało 10 szybowników. W ciągu tygodnia rozegraliśmy pięć konkurencji! Zwyciężył Tadeusz Dziuba.

Obecnie kończą się jeszcze urlopy i obozy kondycyjne pracowników, po czym rozpoczynamy sezon całą parą. Oczywiście na początek teoria.

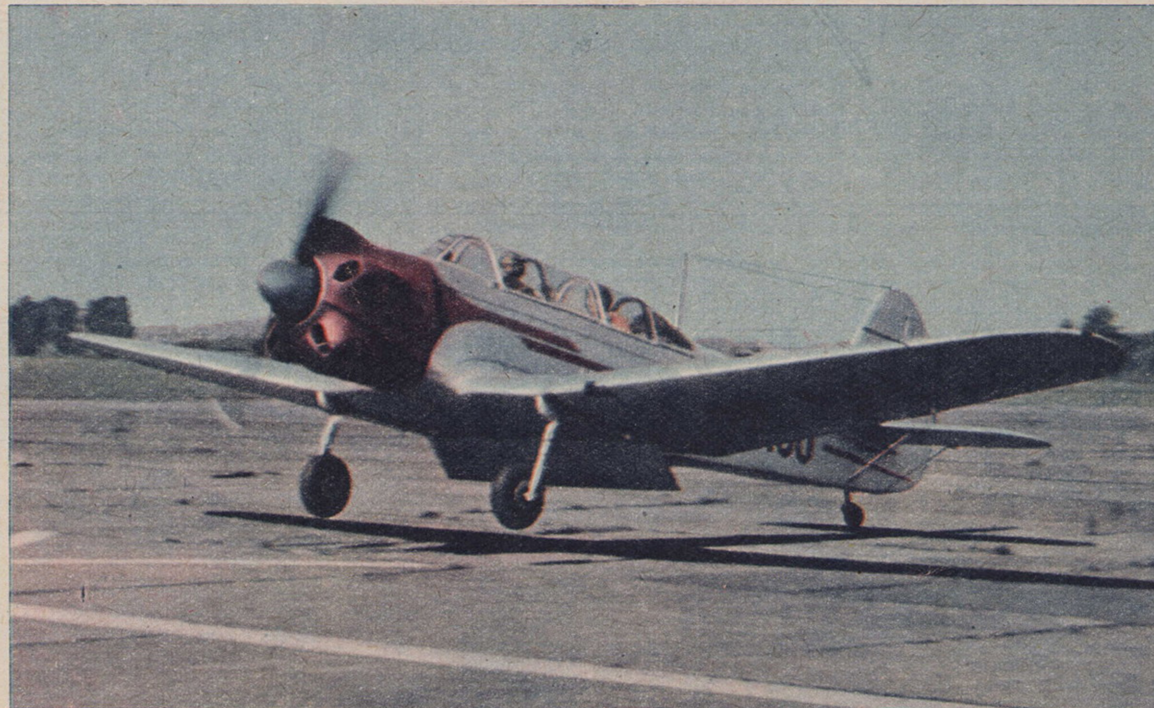
PŁOCK

Nasz młody aeroklub — mówi wiceprezes urzędujący **Wacław Stański** — rozwija się dzięki pomocy i współpracy z kombinatem. O tych właśnie problemach, o związkach wielkie budowle socjalizmu — lotnictwo sportowe zabierze na zjeździe głos prezes Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej, wiceprzewodniczący PMRN mgr Franciszek Dorobek.

A na lotnisku pomyślnie „zaliczyliśmy" sezon. Zrealizowane zostały — dzięki instruktorowi Ryszardowi Lewandowskiemu — plany. Nie były one wielkie, to prawda, ale cieszy nas to, że już trzeci rok latamy bez awarii i w ubiegłym roku dorobiliśmy się, po odpowiednim cyklu szkoleniowym — pierwszych płockich adeptów w Oficerskiej Szkole Lotniczej.

Szczupły personel naszego klubu powiększył się ostatnio o naszego wychowanka, szybownika II klasy Andrzeja Długosza, który zajmie się sprawami propagandy.

„Jaki-18" dobrze się spisują na wszystkich zawodach.
Foto: A. Ziemiński



NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU

mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI



Polskie samoloty atakują hitlerowskie pozycje. Rys. M. Kościelniaka. Ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego. Foto: B. Koszewski.

PO WYZWOLENIU STOLICY

17 stycznia nastąpiło spotkanie przednich oddziałów 47 i 61 armii i zamknięto pierścień okalający Warszawę. Jednocześnie oddziały 1 armii WP wyzwoliły stolicę.

Do wieczora tegoż dnia zgrupowanie warszawskie nieprzyjaciela zostało ostatecznie rozbite, a czołowe oddziały radzieckie opanowały jeszcze Sochaczew i Skierniewice. 47 Armia kontynuując pościg za wycofującymi się wojskami nieprzyjaciela szybko przesuwała się na zachód.

W tej sytuacji oceniano, że 4 MDL wywiązała się z powierzonego jej zadania należycie i z dniem 18 stycznia wróciła ona do dyspozycji dowódcy 1 armii WP. Wraz z tym płk Romeyko ze swym zespołem operacyjnym opuścił stanowisko dowodzenia gen. Pierchorowicza i przeniósł się do miejsca postoju sztabu gen. Popławskiego.

Z działań tych dywizja wyszła bez większych strat, co należy zawdzięczać operującym w rejonie Warszawy myśliwcom radzieckim z 6 korpusu lotnictwa myśliwskiego i 282 dywizji myśliwskiej. Myśliwce te osłaniając działania radzieckich samolotów szturmowych i bombowych jednocześnie w specjalnych grupach prowadziły na szeroką skalę akcję wymiatania samolotów nieprzyjaciela na głębokość do Kutna. Stąd też w ostatnim dniu w ogóle polskie samoloty nie spotkały się z przeciwdziałaniem myśliwców nieprzyjaciela.

Jedynie niebezpieczną była zawsze artyleria przeciwlotnicza, która uszkodziła lekko kilka samolotów, a jeden samolot myśliwski na skutek jej ognia rozbił się, ale pilot chor. Wierzchnicki wyszedł z tego cało i wrócił do pułku. Pozostałe zaś samoloty dzięki ofiarności mechaników doprowadzono do pełnej sprawności i znów użyte zostały do zadań bojowych.

Po wyzwoleniu Warszawy pierwszorzutowe jednostki 1 armii WP rozpoczęły przygotowania do zwycięskiej defilady. Jednocześnie przez Wisłę przeprawiały się pozostałe oddziały i organa kwatermistrzowskie armii. Również potokiem przesuwały się po przeprawach na Wiśle tysiące żołnierzy Armii Radzieckiej wraz z setkami samochodów, dział, czołgów, wozów i pozostałego sprzętu bojowego.

Przeprawy te były bardzo widoczne z powietrza i nieprzyjaciel mógł niewielką ilością samolotów zniszczyć je, opóźniając w ten sposób przegrupowania wojsk.

Zachodziła więc potrzeba osłony zarówno przepraw jak i rejonów koncentracji i przegrupowania oddziałów wojskowych po obu brzegach Wisły. Ponadto opiekuńczych skrzydeł lotnika potrzebowała budząca się do życia wyzwolona Stolica. W jej bowiem gruzach zainstalowały się sztaby jednostek wojskowych, tutaj ściągnął Tymczasowy Rząd Polski z Lublina, a wraz z nim nie bacząc na mrozy i ruiny ciągnęły setki i tysiące obywateli tego miasta, którzy parę miesięcy temu w nieludzki i bestialski sposób zostali wypędzeni przez hitlerowców.

Rano 18 stycznia Naczelny Dowódca WP gen. broni Michał Żymierski zapoznał się z możliwościami lotnictwa i w bezpośredniej rozmowie z płk Romeyką nakazał mu zorganizowanie osłony Warszawy oraz przepraw i rejonów przegrupowań oddziałów wojskowych w jej obrębie. Jako zadanie szczególnie ważne na pierwsze dwa dni Naczelny Dowódca postawił sprawę ubezpieczenia z powietrza przygotowań do defilady i jej przebiegu w dniu 19 stycznia. Oprócz osłony nakazał on lotnictwu wzięcie udziału częścią sił w bezpośredniej paradzie z zadaniem przedefilowania w szyku bojowym nad trybuną honorową, gdzie znajdować się mieli przedstawiciele społeczeństwa i najwyższych władz wyzwolonego kraju na czele z Bolesławem Bierutem i Władysławem Gomułką.

W ten sposób przed lotnictwem polskim stanęło nowe zadanie jakiego dotychczas nie wykonywano; zadanie to było nadzwyczaj ważne i stąd wymagało wielkiej odpowiedzialności od każdego lotnika, zarówno tego, który pilotował maszynę w powietrzu, jak i tego co ją przygotowywał do startu na ziemi. Wszakże lotnictwo niemieckie nie przedstawiało wówczas dużego niebezpieczeństwa, gdyż miejsca bazowania jego na skutek błyskawicznie rozwijającej się ofensywy Armii Radzieckiej oddalone zostały poważnie od Stolicy, niemniej jednak małymi grupami prowadziło ono rozpoznanie na tyłach frontu i za wszelką cenę usiłowało przedostać się w rejon Warszawy. W wypadku przedarcia się w godzinach defilady nad Stolicę chociażby kilku samolotów nieprzyjaciela, mogło ono spowodować wiele niepokoju i zamieszania. Wobec tego płk Romeyko dla osłony Warszawy i całej parady wyznaczył 1 pułk myśliwski, natomiast 3 pułkowi nakazał wzięcie udziału w paradzie z zadaniem, jak to określił Naczelny Dowódca, „przedefilowania nad trybuną honorową".

W związku z tym 1 pułk nie przerywając swej działalności bojowej przez cały dzień 18 stycznia nadal prowadził rozpoznanie pola walki w rejonie Błonie — Sochaczew, kluczem samolotów kpt. Matwiejewa z lotniska Radzymin, a ponadto sześcioma wybranymi parami myśliwców przystąpił do osłony Warszawy i przepraw przez Wisłę.

W czasie tych lotów w godzinach popołudniowych para myśliwców kpt. Gaszyna zauważyła nad Błoniem dwa samoloty nieprzyjaciela typu FW-190, idące na wysokości 2 200 m w kierunku Warszawy. Z chwilą, gdy myśliwce przeciwnika ujrzały polskie samoloty, natychmiast zawróciły i nie przyjęły walki.

Wprawdzie w tym przypadku samoloty przeciwnika stchórzyły i zawróciły nie osiągnąwszy celu, ale wcale nie świadczyło to o tym, iż uczynią one to samo w dniu defilady. Dlatego też, przystępując do osłony parady wojennej w dniu następnym, dowódca 1 pułku wyznaczył zespoły liczniejsze niż poprzedniego dnia. Każda grupa miała składać się z sześciu samolotów, z tym, że ugrupowane miały być one na trzech pułapach od 1 200—3 500 m.

Startowanie grup miało następować co pół godziny, z takim wyliczeniem, ażeby zachować ciągłość osłony i stałego przebywania myśliwców nad Warszawą w czasie defilady.

Od samego rana 19 stycznia było mglisto i występowały przelotne opady śnieżne. Później nastąpiło przejaśnienie, a podstawa chmur w godzinach południowych osiągnęła pułap 1 200 m. Pierwsza szóstka samolotów prowadzona przez ppłk. Tałdykina nadleciała nad Warszawę o godz. 12.00. Następnie co pół godziny nadlatywały grupy: kpt. Gaszyna, por. Bojewa i mjr Koniecznego. W międzyczasie nad trybuną honorową przed Dworcem Głównym przeleciały eskadry 3 pułku w składzie 27 samolotów. Po raz drugi poprowadzili swoje grupy: o godz. 13.34 ppłk Tałdykin i o godz. 14.10 kpt. Gaszyn. Szóstka „Jaków" kpt. Gaszyna patrolując nad Warszawą do godz. 15.00 zakończyła jednocześnie zabezpieczenie defilady. Zadanie postawione pułkowi zostało należycie wykonane — żaden samolot hitlerowski nie przedostał się w tej doniosłej chwili nad Stolicę.

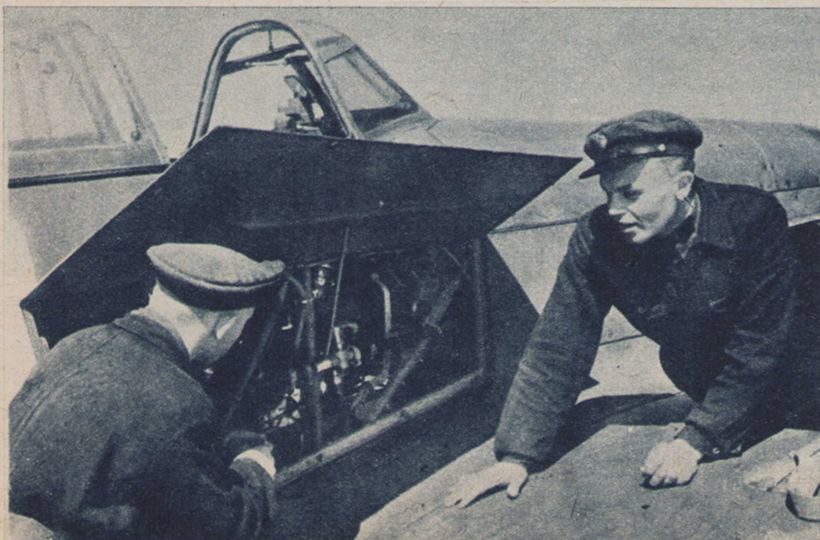
Następnie pułk osłaniał w dalszym ciągu przeprawy i przegrupowania oddziałów 1 armii WP w rejonie Warszawy, przygotowujących się do marszu w kierunku na Bydgoszcz, w ślad za 47 armią. Powyższe zadanie pułk myśliwski wykonywał także od godz. 10.06—17.56 w dniu 20 stycznia. W czasie tym, startując co pół godziny, wyleciało 13 grup samolotów, z tego 9 w składzie klucza, 3 w składzie pary i jedna w składzie 3 par. Osłonę i patrolowanie prowadziły klucze na dwóch pułapach: jedna para na 1 500 m, a druga z przewyższeniem nad nią do 500 m, z takim wyliczeniem, że zachowywano ciągłość patrolowania.

W dwóch wypadkach nieprzyjaciel usiłował w tym dniu bezskutecznie przedostać się nad Warszawę. Około 15.00 para ppłk Tałdykina zmusiła ogniem do zawrócenia 1 samolot Me-110, a w pół godziny później z rejonu Włochy para por. Bojowa zawróciła także samolot rozpoznawczy He-111. Uczestnik tej ostatniej wyprawy — Jerzy Czownicki (obecnie pułkownik), wydarzenie to zrelacjonował następująco:

„Nad miastem krążyliśmy na średniej wysokości 2 000—3 000 m i mogłem dobrze przyjrzeć się zniszczeniom, ruinom i zgliszczom, jakie po sobie pozostawili tu hitlerowcy.

— Widzisz? — zapytał przez radio dowódca. Skinąłem głową w odpowiedzi. Byliśmy tak blisko siebie, że wyraźnie widziałem jego twarz.

Ciąg dalszy nastąpi



Mechanicy podczas przeglądu Jaka. Zdjęcie archiwalne.



GDAŃSK

INFORMOWALIŚMY już, iż uroczyste zakończenie sezonu lotniczego w Aeroklubie Gdańskim odbyło się na lotnisku klubowym we Wrzeszczu 28 listopada 1964 r. Obecnie podajemy trochę danych z działalności i osiągnięć AG w roku ubiegłym.

Sekcja modelarska: W grupie seniorów wyróżnili się: Józef Kurzawski (mistrz Polski w klasie modeli silnikowych zdalnie sterowanych — sterowanie jednoczynnościowe, a ponadto 3 i 4 miejsce zajęte na mistrzostwach Polski w innych klasach modeli szybowców zdalnie sterowanych), Józef Lenard (2 miejsce w Ogólnopolskich Zawodach Modeli Wodnosamolotów w Olsztynie oraz udział w siedmiu innych imprezach modelarskich), Janusz Fiuk (3 miejsce na mistrzostwach Polski w klasie makiet latających oraz pierwsze miejsce w międzyklubowych Zawodach Makiet Latających w Słupsku), Eugeniusz Wielgoszewski (Mistrz Polski w klasie modeli silnikowych zdalnie sterowanych — sterowanie wieloczynnościowe) oraz Eugeniusz Nensław (udział w czterech imprezach modelarskich). Następnie w grupie juniorów na wyróżnienie zasługują: Krzysztof Rachwał (wicemistrz Polski Juniorów w klasie modeli z napędem silnikowym), Jerzy Pachowski (zwycięzca Zawodów Modeli Silnikowych o Puchar PZL „Okęcie"), Maciej Multaniak i Andrzej Demirski. W wyniku całorocznej punktacji przyznano tytuły mistrza AG: Józefowi Kurzawskiemu (w grupie seniorów) i Krzysztofowi Rachwałowi (w grupie juniorów). Sukcesy swoje sekcja zawdzięcza szefowi modelarstwa AG Henrykowi Skrzypczykowi, który od wielu lat prowadzi prace szkoleniową.

Sekcja Spadochronowa w 1964 roku wysłała ośmioosobową ekipę na spadochronowe Mistrzostwa Polski, która zakwalifikowała się do nich przez udział w Całorocznych Zawodach Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Do kadry narodowej weszli: Antonina Chmielarczyk oraz w grupie juniorów: Regina Koszykowska i Eligiusz Wojnarowski. Wg regulaminu sekcji w ramach Całorocznych Zawodów o puchar przechodni AG za najlepsze wyniki w szkoleniu, wyczynie i pracy społecznej zdobyli Regina Koszykowska (wśród kobiet) i Marian Sylwańczyk (wśród mężczyzn).

Sekcja szybowcowa: Najlepsze wyniki sportowe (tylko starty z lotniska AG) uzyskali wg regulaminu sekcji: Marek Kochanowski, Olgierd Olszewski i Stanisław Kostka. Natomiast z kobiet najlepsze wyniki uzyskała Maria Olszewska. Edmund Byrski startując w zawodach na Żarze wywalczył drugie miejsce. Ogółem piloci sekcji przelecieli 10 587 km po trasach zamkniętych, 7 433 km po trasach nawigowanych i 1 971 km po trasach otwartych. Ogółem wylatali 6 871 godzin. Zdobyto 6 srebrnych Odznak Szybowcowych oraz dwie Złote Odznaki Szybowcowe (Leszek Dubowik i Jan Hiszpański). Przewodniczącym sekcji jest Marek Kochanowski.

Sekcja samolotowa: W rozegranych III Samolotowych zawodach AG pierwsze trzy miejsca zajęli: Kazimierz Domrazek, Witold Kurski i Witold Szatyłowski. Ponadto Kazimierz Domrazek zdobył 1 miejsce w IX Zlocie do Morza (czerwiec).

Sekcja kół lotniczych i Sekcja propagandowa zostały stworzone pod koniec roku. Ekipa AG w składzie Andrzej Zbonikowski i Tadeusz Franuszczuk zdobyła pierwsze miejsce w ogólnopolskim teleturnieju „Nasze Skrzydła".

Działalność organizacyjno-wychowawcza aeroklubu wzrasta z każdym miesiącem, podnosi się wyraźnie poziom wyszkolenia pilotów i szkoczków oraz stopniowo podnosi się liczba członków i sympatyków klubu.

JELENIA GÓRA

W Aeroklubie Jeleniogórskim podsumowano ostatnio osiągnięcia za sezon 1964 w poszczególnych sekcjach. Sekcja modelarska posiada 22 modelarnie terenowe, w których szkoli się ponad 300 modelarzy. Modelarze jeleniogórscy startowali kilkakrotnie na zawodach modelarskich uzyskując czołowe miejsca. W punktacji międzyklubowej za sezon 1964 znajdują się na dziesiątym miejscu, co w dużej mierze jest zasługą modelarzy Jurczeniaka, Orzechowskiego, Gdańskiego i instruktorów modelarstwa: Korola, Brzeszcza, Stachniuka, Klimeckiego.

Sekcja propagandy posiada 24 koła lotnicze, w których skupia 650 sympatyków lotnictwa. Ostatnio z inicjatywy sekcji szybowcowej, która dobrze współpracuje z sekcją propagandy, utworzono klub „Rotorek", gdzie dwa razy w tygodniu spotykają się członkowie AJ, by przy czarnej kawie pogwarzyć o lotach, pograć w brydża, pingponga czy też potańczyć przy magnetofonie. Najaktywniejsi w tej miłej, kulturalnej działalności są młodzi piloci szybowcowi: Alicja Szerszeń, Jerzy Pawłowski, Sławomir Upirów.

Sekcja szybowcowa AJ skupia około 120 pilotów. Wylatano na szybowcach ponad 3 600 godzin, wykonano 49 500 km przelotów, z tego po trasach zamkniętych 29 500 km, trasach nawigowanych 15 000 km i po trasach otwartych 5 000 km. W Memoriale R. Bitnera piloci AJ zdobyli ponad 250 000 pkt. Uzyskano 20 przewyższeń ponad 5 000 m oraz 25 przewyższeń ponad 3 000 m, 4 srebrne odznaki szybowcowe, 5 złotych oraz 1 rekord Polski w przelocie otwartym (Henryk Lisiecki).

Wyszkolono do klasy III — 18 pilotów, do klasy II — 10 pilotów oraz nadano szereg uprawnień. Bardzo miłym zjawiskiem jest wzrost aktywności młodych pilotów, którzy rokują duże nadzieje na przyszłość. Najaktywniejsi piloci w sekcji w sezonie 64 to pil. pil. Zarycki, Bródka, Czapski, Sienkiewicz, Lisicki, Skolski, Diedzio; z młodych pilotów pil. pil. Dąbrowski, Szerszeń, Srebrniak, Mazurek, Dudziak, Szymkow.

Sekcja samolotowa liczy 30 członków. Wylatała w bieżącym roku 1 200 h na samolotach. Praca sekcji w porównaniu z latami ubiegłymi stała na znacznie wyższym poziomie. W dniu lotów sekcji samolotowej na starcie były wszystkie samoloty, co również dobrze świadczy o dziale technicznym AJ. Dobrze zorganizowana praca sekcji pozwoliła na wykonanie planowanych zadań i podniesienie kwalifikacji pilotów. Uzyskano szereg uprawnień, laszowań na nowy typ, a pil. pil. Borek, Burakiewicz, Maciąg, Piłat, Różycki uzyskali licencje pil. zawodowego II klasy. Licencję pilota turystycznego uzyskali pil. pil. Sokołowski i Znaniecki. Przyjemnym sportowym akcentem pracy sekcji było uzyskanie 6 miejsca przez pil. Juliana Ziobro na V Mistrzostwach Polski w Akrobacji Samolotowej.

Sekcja Spadochronowa skupia 27 członków. Wykonano 335 skoków oraz ustanowiono 2 rekordy Polski. Jeden w skoku grupowym na celność lądowania — skoczkowie Piłat, Gołąbek, Bródka, oraz 1 indywidualny na celność lądowania ustanowiony przez H. Gołąbka. Również sekcja spadochronowa w sezonie 64 przejawiła większą aktywność, do czego przyczyniło się niewątpliwie posiadanie przez AJ samolotów typu „Gawron", które są bardzo pomocne w treningu sekcji spadochronowej. Najaktywniejsi skoczkowie sekcji to Gołąbek, Dzieciaszek, Weker, Bródka.

STEFAN RÓŻYCKI

RZESZÓW

SEKCJA szybowcowa Aeroklubu Rzeszowskiego w 1964 roku, dzięki przychylności zarządu aeroklubu i kierownictwa oraz ofiarnej pracy całego personelu zawodowego osiągnęła wyniki lepsze aniżeli w poprzednich latach. W osobach Romana Przepióry i Antoniego Schabowskiego sekcja znalazła niezwykle ofiarnych i oddanych sobie ludzi. Tą drogą wszyscy szybownicy składają im serdeczne podziękowania. Dzięki odpowiednio ułożonemu programowi wykorzystania dni lotnych, ludzi i sprzętu, pomimo nie najlepszych warunków atmosferycznych (były lata lepsze), osiągnięte wyniki są dobre.

W okresie jesienno-zimowym zorganizowano kurs teoretyczny dla kandydatów i pilotów zakwalifikowanych na L.P.W. I stopnia, zakończono rozmowy z Zarządem Wojewódzkim ZMS o organizacji, pod patronatem ZMS, letniego obozu szybowcowego dla kandydatów. Obydwa obozy zostały przeprowadzone w lipcu ub. r., a praca dała dość dobre wyniki. Obóz podstawowy ukończyło 11 pilotów, a obóz L.P.W. I stopnia również 11 pilotów. Średni nalot na każdego pilota na obozie L.P.W. wyniósł ok. 16 godzin.

Pomimo ogromnego zaangażowania się wszystkich w sprawy obozowe, działalność sportowa sekcji nie osłabła. Ogólnie sekcja wylatała 1 100 godzin. Szkolono do II klasy 30 pilotów, do I klasy — 20 pilotów. Wykonano 87 przelotów, przelatując łącznie 14.000 km, w tym 8 000 km po trasach zamkniętych. Na podkreślenie zasługuje fakt, że wśród tej liczby znajduje się 13 przelotów powyżej 300 km i 1 powyżej 500 km. Przeloty 300 km zostały wykonane po trasach otwartych docelowych i trójkątnych. Za przeloty te zdobyto 5 warunków do złotej odznaki szybowcowej oraz 6 diamentów. Do tego trzeba jeszcze dodać 8 srebrnych i 1 złotą odznakę szybowcową. Nadano 36 uprawnień wyszkoleniowych, w tym 7 trzecich klas, 4 drugie klasy i 1 pierwszą klasę oraz 4 uprawnienia do wykonywania lotów bez widoczności ziemi, 7 uprawnień do wykonywania akrobacji podstawowej, 1 do wykonywania pełnej akrobacji.

Byliśmy organizatorami kolejnych IV Okręgowych Zawodów Szybowcowych, w których udział wzięli piloci z aeroklubów w Krakowie, Lublinie, Nowym Targu, Rzeszowie, Krośnie, Mielcu i Stalowej Woli. Na zakończenie sezonu zorganizowaliśmy wyprawę szybowcową w Bieszczady, z zamiarem zbadania ewentualnych warunków falowych. Rozbiliśmy obóz w miejscu dawnego słynnego szybowiska w Ustianowej. Niestety, kaprys pogody pozwolił nam jedynie na uzyskanie wysokości rzędu 2 900—3 000 metrów oraz na wykonanie kilku lotów żaglowych. Ogromny zapał pilotów pozwala jednak przypuszczać, że przyszłe obozy będą bardziej udane.

LESZEK KUCIŃSKI

GLIWICE

W Aeroklubowym Ośrodku Modelarstwa Lotniczego w Gliwicach przy ulicy Zwycięstwa 37 odbyło się uroczyste zakończenie i podsumowanie wyników plebiscytu na najlepszego modelarza-zawodnika Aeroklubu Gliwickiego na rok 1964.

Po podsumowaniu wyników uzyskanych z zawodów w roku 1964 wyłoniono 10 najlepszych modelarzy wyczynowców. Pierwsze miejsce zajął Piotr Miazga z Gliwic przed Klemensem Dziedzicem z Tarnowskich Gór.

Plebiscyt obejmował 14 imprez modelarskich — aeroklubowych, międzyaeroklubowych, mistrzostw Polski i zawodów międzynarodowych z NRD. Podsumowania dokonał przewodniczący sekcji modelarstwa lotniczego Jan Szydło. Obecny był przewodniczący MKKFiT Czesław Nosalik. Zwycięzcy otrzymali pamiątkowe dyplomy, proporce oraz upominki ufundowane przez Gliwicki MKKFiT. Spotkanie miało charakter koleżeński i przebiegało w przyjacielskiej atmosferze.

EWA KWASECKA

ABY PROSTA BYŁA PROSTĄ

DZIAŁALNOŚĆ w najbliższych latach (1965—1970) Aeroklubu PRL przebiegać będzie pod znakiem ograniczenia dotacji państwowych średnio o 25,6% w porównaniu z kosztami działalności w roku 1963. Pociąga to za sobą wiele posunięć natury nie tylko organizacyjnej.

Mówił o tym Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL na naradzie wiceprezesów i sekretarzy POP PZPR w dniu 10 września ubiegłego roku oraz na łamach „Skrzydlatej Polski" („Najbliższe lata Aeroklubu PRL" — nr 44 „SP" z 1.XI.1964 r.). Tekst tych postanowień przesłano też do wszystkich aeroklubów regionalnych, gdzie zapoznała się z nim szeroka brać lotnicza.

Po dokładnym zapoznaniu się wszystkich z tymi propozycjami — postanowieniami zawrzało w „narodzie", szczególnie zaś wśród aktywu (przede wszystkim społecznego) lotnictwa sportowego.

I nie chodziło bynajmniej o sam fakt ograniczenia dotacji państwowych. Tych racji wyższego rzędu nikt z rozsądnie myślących nie neguje. Wiadomo bowiem, że dotacje, które zostaną, liczyć się będą jeszcze w grube miliony złotówek, że nawet nowej sytuacji pozazdrościć nam może lotnictwo sportowe, nie tylko krajów kapitalistycznych, ale także wielu, jeśli nie wszystkich, krajów socjalistycznych.

Idzie jednak o pozorne drobiazgi. Mianowicie: budziły liczne wątpliwości niektóre ze szczegółowych postanowień i wytycznych dla nowej działalności lotnictwa aeroklubowego, wynikające z referatu Sekretarza Generalnego Aeroklubu PRL. Ba! Posądzano nawet autorów referatu o redagowanie go zza biurka, o niedostateczne wniknięcie w codzienną, jakże nieraz złożoną działalność aeroklubową i specyfikę terenu, o formalizm itp.

Podkreślić jednak trzeba, że to święte oburzenie podyktowane było szlachetną troską o możliwie najlepsze i najefektywniejsze wykorzystanie zmniejszonych funduszy, o zachowanie odpowiednio wysokiego poziomu sportu i działalności lotniczej.

Wiele wyjaśniono sobie i przyznano obopólnych racji na pożytecznych, terenowych spotkaniach przedstawicieli członków i kierownictwa aeroklubów regionalnych z przedstawicielami Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

Niewątpliwie wynikiem między innymi tych spotkań jest przedzjazdowy artykuł Sekretarza Generalnego Aeroklubu PRL, zamieszczony w 51—52 numerze „Skrzydlatej Polski" z dnia 20—27 grudnia ub. roku pt. „Przed wyjściem na prostą".

Wiele jednak jeszcze spraw musi być ostatecznie uzgodnionych na obecnym, VII Krajowym Zjeździe Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

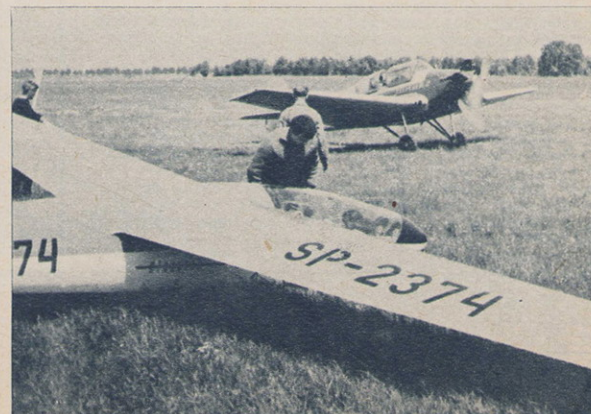
Nie sposób oczywiście nawet zasygnalizować tu jakiej takiej części tych mniej lub bardziej drobnych czy istotnych problemów, jak nie można zza biurka mówić autorytatywnie o szczegółach działalności w terenie. Mamy jednak nadzieję, że delegaci na VII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL, reprezentujący lotników sportowych w całej Polsce i ich interesy, wniosą wiele cennych propozycji w dyskusji zjazdowej i nie zapomną o żadnej, nawet najdrobniejszej lecz ważnej sprawie dotyczącej działalności aeroklubowej w słusznych, lecz ogólnych ramach nowych postanowień.

Na zakończenie należy też odpowiedzieć wszystkim „niedowiarkom" i opozycjonistom, czy „nowe" wiąże się z „rozłożeniem" lotnictwa sportowego? Na pewno nie. Zbyt bowiem wiele tkwi w działalności aeroklubowej rezerw i nie w pełni wykorzystanych możliwości, a nawet marnotrawstwa.

Planowość i ekonomika, dobra organizacja i wydajność pracy, maksymalne zaangażowanie się i pełne wykorzystanie istniejących możliwości, wyzwalanie pożytecznych inicjatyw oraz pracy społecznej wszystkich członków na rzecz stowarzyszenia (w tym kadry etatowej i działaczy społecznych), jako dobrowolnie współodpowiedzialnych organizatorów i twórców własnych osiągnięć, otwiera przed lotnictwem sportowym szerokie możliwości nowych sukcesów.

(kh)

Przed startem po nowe sukcesy.
Foto: B. Koszewski



KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

1958 ROK

4 stycznia

● Do Warszawy przyleciały cztery nowe samoloty (dwa Aero-45 S i dwa L-60 „Brigadyr"), zakupione w Czechosłowacji dla potrzeb polskiego lotnictwa sanitarnego.

26 stycznia

● Aeroklub Krakowski obchodził XXX-lecie swego istnienia.

10 lutego

● Na lotnisku Aleksandrowice w Bielsku-Białej oblatano prototyp szybowca SZD-22 „Mucha-Standard". Oblatania dokonał Adam Zientek.

● W szkole szybowcowej w Jeżowie Sudeckim uzyskano w ramach turnusu wyczynowego 3 przewyższenia diamentowe i 4 warunki do turnusu wyczynowego 3 przewyższenia diamentowe i 4 warunki do złotej odznaki szybowcowej.

20 lutego

● Wznowienie regularnej komunikacji lotniczej na trasie Warszawa — Rzeszów i z powrotem.

22 lutego

● W ambasadzie PRL w Moskwie odbyło się uroczyste wręczenie wysokich odznaczeń polskich specjalistom radzieckim, za pomoc w rozbudowie polskiego lotnictwa cywilnego.



Balon „Warszawa". Foto: B. Koszewski

22—23 lutego

● Obradujące w Warszawie II Walne Zgromadzenie Aeroklubu PRL podjęło uchwałę o nadaniu godności Honorowego Prezesa APRL — Prezesowi Rady Ministrów Józefowi Cyrankiewiczowi. Józef Cyrankiewicz przyjął prezesurę honorową APRL.

● II Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze APRL wybrało nowe władze Aeroklubu PRL. Prezesem Zarządu Głównego został Stefan Antosiewicz, sekretarzem generalnym — Tadeusz Rejniak.

4—6 marca

● Na zaproszenie Aeroklubu PRL przebywał w Polsce przewodniczący Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa (w skrócie — OSTIV) — L. A. de Lange. Celem wizyty było uzgodnienie spraw organizacyjnych VII Kongresu OSTIV w Lesznie — Osiecznej.

27 marca

● W Warszawie odbyło się walne zebranie Klubu Sprawozdawców lotniczych przy SDP. Prezesem nowego zarządu został Władysław Leny-Kisielewski.

8—9 kwietnia

● Otwarcie linii lotniczej Warszawa — Berlin — Londyn, eksploatowanej wspólnie przez PLL LOT i towarzystwo brytyjskie BEA.

11—16 kwietnia

● Udział delegacji Aeroklubu PRL (M. Goszczyński, T. Rejniak, J. R. Konieczny i M. Monis) w 51 konferencji generalnej FAI w Los Angeles (USA).

16 kwietnia

● Ogłoszenie I Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski".

26 kwietnia

● Pil. Andrzej Abłamowicz ustanowił na prototypie samolotu komunikacyjnego CSS-12 rekord krajowy prędkości wznoszenia na wysokość 3 000 m — 6 min 12,5 sek

Kwiecień

● Polska delegacja Związku Młodzieży Socjalistycznej i Związku Młodzieży Wiejskiej przekazała na XIII Zjeździe Komsomołu w Moskwie szybowiec typu „Bocian", jako dar młodzieży polskiej dla Komsomołu z okazji 40-lecia powstania tej organizacji.

● W siedzibie NOT we Wrocławiu otwarto wie'ką wystawę lotnicza zorganizowaną przez Muzeum Techniki w Warszawie, NOT, wojska lotnicze, APRL i PLL LOT.

● Stewardessa PLL LOT Barbara Lemm, jako druga polska kobieta, przeleciała milion kilometrów na samolotach komunikacyjnych.

10—11 maja

● W Bydgoszczy i Fordonie odbyły się uroczystości z okazji 25-lecia Szkoły Szybowcowej w Fordonie.

12 maja

● Zarząd Główny APRL zatwierdził reprezentację Polski na VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie (J. Wojnar i A. Witek w klasie standard oraz E. Makula i M. Gorzelak w klasie otwartej).

14 maja

● Jerzy Łobboda wykonał siedemsetny skok spadochronowy z samolotu.

21 maja

● Na lotnisku Okęcie w Warszawie został oblatany prototyp samolotu sportowo-turystycznego PZL-102 „Kos". Oblatania dokonał pilot doświadczalny Mieczysław Miłosz.

29 maja

● Pierwszy w Polsce transport chorego śmigłowcem (SM-1) — pil. J. Szymankiewicz).

1 czerwca

● Lot fabryczny balonu wolnego „Poznań" o pojemności 2 200 m sześc., wykonanego przez Okręgowe Warsztaty Lotnicze w Warszawie (1 h 25 min — 2 240 m wysokości).

● W Aeroklubie Warszawskim wręczono 13 działaczom dyplomy członków honorowych AW.

3—5 czerwca

● W Krośnie odbywały się III Mistrzostwa Polski Modeli Latających z udziałem 93 zawodników i 29 ekip aeroklubów.

8—22 czerwca

● Polski przemysł lotniczy wystawił na XXVII MTP w Poznaniu m. in. wersję sanitarną śmigłowca SM-1, silnik lotniczy WN-3 oraz pokazał w locie samolot PZL-102 „Kos".

15—29 czerwca

● W Lesznie odbyły się VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata, zorganizowane przez Aeroklub PRL. Otwarcia mistrzostw dokonał Premier Józef Cyrankiewicz, Prezes Honorowy APRL. Startowało ogółem 61 zawodników, w tym 37 w klasie otwartej, a 24 w klasie standard z następujących krajów: Południowej Afryki, Anglii, Argentyny, Austrii, Australii, Belgii, Czechosłowacji, Danii, Finlandii, Francji, Holandii, Japonii, Jugosławii, Kanady, Nowej Zelandii, NRF, Polski, Rodezji, Szwecji, USA, Węgier i ZSRR. Rozegrano 6 konkurencji. Tytuły mistrzowskie zdobyli: w klasie otwartej — E. Haase (NRF), a w klasie standard — A. Witek (Polska). M. Gorzelak zajął 14 miejsce, a J. Wojnar — 6. W czasie mistrzostw piloci przelecieli ponad 25 000 km; 10 pilotów wykonało przeloty ponad 500 km, a 44 ponad 300 km, ustanowiono 1 rekord międzynarodowy i 20 rekordów krajów uczestniczących w mistrzostwach.

*

19—29 czerwca

● W Lesznie i Osiecznej odbyły się obrady VII Kongresu Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa — OSTIV.

*

24—27 czerwca

● Ekipa modelarzy polskich zajęła 1 miejsce w VI zawodach modeli latających krajów socjalistycznych rozegranych w Dunakeszi pod Budapesztem.

*

26 czerwca

● W Mielcu oblatano prototyp samolotu szkolno-treningowego M-2. Oblatania dokonał Tadeusz Gołębiewski.

*

18 lipca

● Lucyna Bajewska ustanowiła na szybowcu „Bocian" dwa międzynarodowe rekordy szybowcowe w jednym locie (przelot docelowy i otwarty — 489,8 km).

*

22 lipca

● W Łodzi odbyła się z okazji Święta Odrodzenia wielka defilada wojskowa z udziałem lotnictwa wojskowego.

*

13—27 lipca

● Na lotnisku Aeroklubu Kieleckiego w Masłowie rozegrano IV Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów z udziałem 23 zawodników z 13 aeroklubów. Rozegrano 6 konkurencji. Tytuł mistrza zdobył Alfred Bzyl z Bydgoszczy.

1—5 sierpnia

● W Cranfield w Wielkiej Brytanii odbyły się mistrzostwa świata modeli z napędem gumowym i mechanicznym z udziałem reprezentacji Polski. Duży sukces odniósł modelarz polski Stanisław Żurad, zdobywając wicemistrzostwo świata w kategorii modeli z napędem gumowym.

*

3—16 sierpnia

● W Bratysławie odbyły się IV Spadochronowe Mistrzostwa Świata z udziałem reprezentacji Polski. Duży sukces odniosły spadochroniarki polskie, zdobywając wicemistrzostwa świata w klasyfikacji zespołowej kobiet. Anna Franke zdobyła tytuł wicemistrzyni świata w klasyfikacji indywidualnej kobiet.

*

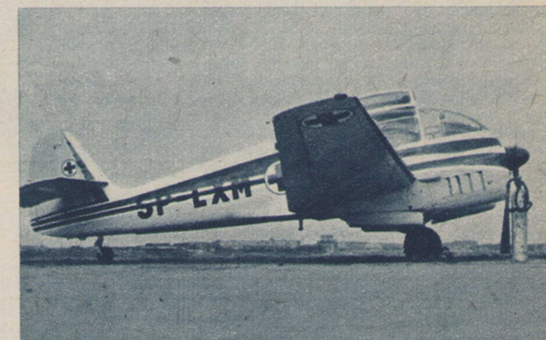
9 sierpnia

● Pelagia Majewska ustanowiła na szybowcu „Bocian" dwa międzynarodowe rekordy szybowcowe w jednym przelocie (przelot docelowy i otwarty — 518,59 km).

*

17—22 sierpnia

● W Toruniu odbyły się IV Samolotowe Mistrzostwa Polski Juniorów z udziałem 29 załóg na samolotach CSS-13. Rozegrano 4 konkurencje Tytuł mistrzowski zdobył Józef Kurpiela z Wrocławia.



Czechosłowacki „Aero" w służbie polskiego lotnictwa sanitarnego. Foto: A. A. Mroczek

25 sierpnia — 1 września

● W Toruniu odbyły się IV Samolotowe Mistrzostwa Polski Seniorów z udziałem 27 załóg. Zwyciężył Zbigniew Rawicz z Aeroklubu Gliwickiego.

*

30 sierpnia — 8 września

● Z okazji Tygodnia Lotnictwa czynna była na Placu Zwycięstwa w Warszawie wystawa sprzętu lotniczego (13 samolotów, 3 szybowce i 1 śmigłowiec).

*

30 sierpnia

● Na lotnisku Gocław w Warszawie przekazano samolot CSS-13 redakcji „Sztandaru Młodych". Maszyna ta, przekazana przez Dowództwo Wojsk Lotniczych, została nazwana przez czytelników gazety „Wścibuś".

*

31 sierpnia

● W Poznaniu odbyły się pierwsze w Polsce Ludowej krajowe zawody balonowe. Zwyciężyła załoga balonu „Poznań" (pil. prowadzący W. Nowacki z Aeroklubu Warszawskiego), przelatując odległość 195 km.

*

6 września

● Z okazji Święta Lotnictwa odbyła się w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie centralna akademia.

*

7 września

● W Gdańsku, na lotnisku we Wrzeszczu, odbyły się z okazji 10-lecia Lotnictwa Morskiego PRL wielkie pokazy lotnicze z udziałem lotnictwa wojskowego i cywilnego. Oglądało je 150 tysięcy widzów. (Cdn)

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

ANTONI KIEWNARSKI (1899—1944)

URODZIŁ się 26 stycznia 1899 r. w Moskwie. Ojciec był zawodowym oficerem armii rosyjskiej, później polskiej. Kiewnarski ukończył Korpus Kadetów w Moskwie i w 1918 r. przyjechał do Polski. W latach 1919—1920 ukończył Szkołę Podchorążych Piechoty w Poznaniu. Przez kilka miesięcy był tłumaczem przy Francuskiej Misji Wojskowej, od marca 1921 r. służył w 58 p.p. w Poznaniu. Zamiłowany sportowiec, osiągał dobre wyniki w marszach wojskowych z pełnym obciążeniem, pływaniu, tenisie. Po zgłoszeniu się do lotnictwa ukończył w okresie XI. 1926—VII 1927 r. Aplikacyjny Kurs Oficerów Obserwatorów w Grudziądzu i Dęblinie. Był przydzielony do 3 p. lotn. w Poznaniu, po czym był dowódcą eskadry i dywizjonu (w stopniu majora) w Centrum Wyszkolenia Podoficerów Krosno.

Po klęsce wrześniowej dostał się do Francji, gdzie w okresie I—XI. 1940 r. był tłumaczem i adiutantem gen. Wł. Sikorskiego. Ochotniczo zgłosił się na loty bojowe i po przeszkoleniu otrzymał przydział do 305 Dywizjonu Bombowego na samolot „Wellington". Wykonał ok. 20 lotów na dalekie cele w Niemczech w charakterze nawigatora i dowódcy załogi. W sierpniu 1942 r. samolot Kiewnarskiego został trafiony pociskiem artylerii przeciwlotniczej, następnie ostrzelany przez nocnego myśliwca. Załoga ratowała się skokiem ze spadochronami. Po wyleczeniu z rany, został osadzony w obozie jenieckim w Żaganiu (Stalag Luft III). Uciekł z tego obozu wraz z 78 lotnikami alianckimi (w tym 6 Polaków) przez tunel pod drutami w nocy z 24 na 25. III 1944 r. Został schwytany i zamordowany przez gestapo przy szosie ze Zgorzelca.

Po wojnie jego zwłoki zostały przewiezione do Poznania i pochowane na Cmentarzu Bohaterów przy ul. Pod Stokami Cytadeli, w kwaterze VI/10.

Odznaczenia: Srebrny Krzyż Virtuti Militari, trzykrotnie Krzyż Walecznych, Złoty i Srebrny Krzyż Zasługi, polowa odznaka nawigatora.

J. Kędz.



DLACZEGO NIE MA JESZCZE RAKIET O NAPĘDZIE JĄDROWYM

mgr inż. ANDRZEJ MARKS

PIERWSZE lata rozwoju techniki jądrowej charakteryzowało entuzjastyczne upatrywanie w niej definitywnego rozwiązania wszelkich kłopotów energetycznych, a także i innych trudności technicznych. jednak chociaż uzyskano wspaniałe rezultaty w różnych dziedzinach techniki jądrowej, to energetyka jądrowa rozwija się stosunkowo powoli. Podobnie niestety wygląda sprawa zastosowania energii jądrowej do napędu rakiet. Mocno obecnie przybladły, częste jeszcze przed kilku laty, entuzjastyczne i optymistyczne wyobrażenia o bliskim czasie zastosowania energii jądrowej do tego celu. Mimo to jednak wiele osób (nie specjalistów) z pewnym zdziwieniem odnosi się do faktu, iż obecnie w 22 roku ery jądrowej nie ma jeszcze samochodów czy rakiet o napędzie jądrowym. Wszak z maleńkiej bryłki materiału rozszczepialnego można uzyskać olbrzymie ilości energii.

Rzecz polega na tym, że uzyskanie tej energii w kontrolowany sposób nie jest bynajmniej proste i wymaga dużych urządzeń technicznych i związane jest przy tym z szeregiem niebezpieczeństw biologicznych.

Postarajmy się więc odpowiedzieć na pytanie: dlaczego nie ma jeszcze rakiet jądrowych i jakie są perspektywy ich zbudowania w przyszłości?

Sposobów wykorzystania energii jądrowej do napędu rakiet jest wiele, jednak tylko jeden z nich daje dziś możliwości uzyskania technicznie użytecznych rezultatów. Ograniczymy się więc do krótkiego omówienia tylko tego sposobu.

Polega on na możliwości umieszczenia w rakiecie reaktora jądrowego stanowiącego źródło ciepła nagrzewającego jakąś substancję odrzutową, w wyniku czego następowałby szybki jej wypływ z dyszy silnika rakietowego. Ponieważ największą prędkość wypływu w danej temperaturze można uzyskać w przypadku użycia jako substancji odrzutowej substancji o najmniejszym ciężarze cząsteczkowym, więc proponuje się użycie wodoru, który byłby przechowywany w zbiorniku rakiety w postaci płynnej.

Oczywiście prędkość wpływu substancji odrzutowej zależy nie tylko od jej ciężaru cząsteczkowego, ale także od temperatury, do jakiej jest ona nagrzewana. Z tego względu uzyskany rezultat praktyczny uzależniony byłby od temperatury roboczej w reaktorze jądrowym. Rakietowy reaktor jądrowy musi więc być reaktorem o maksymalnej możliwej do uzyskania temperatürze roboczej. Jednocześnie powinien mieć możliwie małą masę i rozmiary przy równoczesnej zdolności do nagrzewania dużej ilości substancji odrzutowej w przeciągu krótkiego czasu w celu uzyskania odpowiednio dużego ciągu.

Jak widzimy są to przeciwstawne wymagania techniczne, toteż już choćby z tego tylko powodu realizacja reaktora nie jest rzeczą prostą.

Uzyskanie wysokiej temperatury w reaktorze jądrowym nie jest łatwe ze względu na ograniczoną wytrzymałość termiczną tworzyw konstrukcyjnych, z jakich wykonywane są reaktory jądrowe. Jak wiadomo podstawowe tworzywo stanowi w nich uran stanowiący substancję rozszczepialną dostarczającą energii i spowalniacz zmniejszający prędkość neutronów powstających w toku procesów jądrowych i wywołujących te procesy. W spowalniaczu tym jest w odpowiedni sposób rozmieszczony materiał rozszczepialny. W celu zmniejszenia rozmiarów reaktora, jako materiału rozszczepialnego używa się uranu 235.

Otóż wytrzymałość termiczna uranu jest bardzo niewielka, gdyż już w temperaturze 1 150°C zaczyna się on topić. Co prawda można pozwolić na to, aby uran w reaktorze jądrowym znajdował się w postaci płynnej, ale przynajmniej w spowalniaczu musi mieć postać stałą. Na szczęście istnieje szereg spowalniaczy wytrzymujących bardzo wysokie temperatury. Najbardziej znanym spowalniaczem tego rodzaju jest grafit, który topi się dopiero w temperaturze 3 500° C. Wysokotemperaturowy reaktor jądrowy może więc być zbudowany w ten sposób, że w bryle grafitu będą rozmieszczone w odpowiedni sposób bryłki uranu. W celu odbierania ciepła wywiązującego się w rdzeniu reaktora w wyniku procesów jądrowych, poprzez bryłę grafitu są przewiercone kanaliki którymi przepompowywane jest chłodziwo.

Chociaż grafit jest materiałem bardzo żaroodpornym, to jednak potrzeba go stosunkowo dużo dlatego, że względnie słabo spowalnia on neutrony. Zwiększa to masę i rozmiary reaktora. Jeszcze poważniejszą wadę grafitu stanowi fakt, że w wysokiej temperaturze reaguje on chemicznie z wodorem. Można co prawda dodać do wodoru pewnych substancji zapobiegających jego wiązaniu się z grafitem,bądź też zastosować żaroodporną wykładzinę ścian kanalików chłodzących nie reagującą z wodorem i grafitem, to jednak wydatnie komplikuje konstrukcję reaktora jądrowego i pogarsza uzyskane rezultaty.

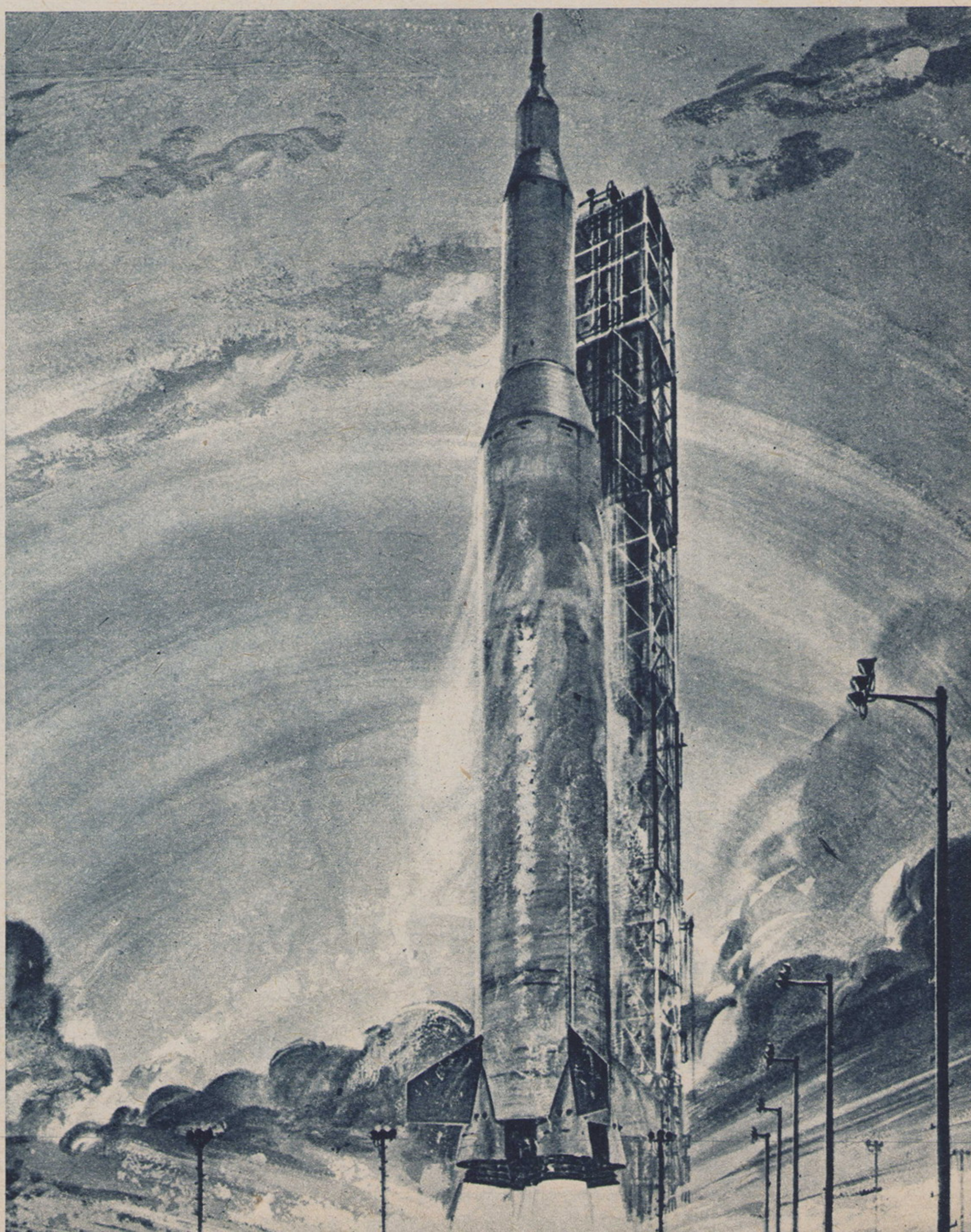
Z tych względów zaczęto raczej poszukiwać innych żaroodpornych spowalniaczy.

Wśród różnych możliwych materiałów najlepsze rezultaty da, jak się zdaje, zastosowanie węglika hafnu, gdyż posiada on niezwykle wysoką temperaturę topnienia wynoszącą aż 3 900° C i nie reaguje z wodorem. Co prawda hafn pochłania dość silnie neutrony, na szczęście jednak jego izotop hafn 180 (stanowiący 35,44% hafnu występującego w przyrodzie) ma znacznie mniejszy współczynnik pochłaniania neutronów. Może on być z powodzeniem zastosowany w reaktorze wysokotemperaturowym, przy czym rolę spowalniacza pełnić będzie wówczas węgiel zawarty w węgliku hafnu.

Produkcja hafnu 180, jak wszelkie rozdzielanie izotopów, jest jednak niezmiernie uciążliwa i kosztowna, toteż tego rodzaju reaktor jądrowy musi być urządzeniem bardzo kosztownym. Pozwalałby on jednak na nagrzewanie wodoru do temperatury około 3 300°C, co byłoby już wartością użyteczną z technicznego punktu widzenia. Dodać przy tym należy, że czynnik kosztów w dziedzinie konstrukcji kosmonautycznych ma znaczenie raczej drugorzędne.

Jak widać nie jest to temperatura wyższa niż ta, która powstaje w silnikach rakietowych na paliwo chemiczne. Tu leży przyczyna, że nie można oczekiwać jakichś niezwykłych rewelacji od tego rodzaju napędu, gdyż wykorzystywałby on tylko znikomą część olbrzymich potencjalnych możliwości, jakie się kryją w energii jądrowej, a które w pełni wykorzystać można tylko w temperaturach tysiąckroć wyższych.

Ciąg dalszy na stronie 18

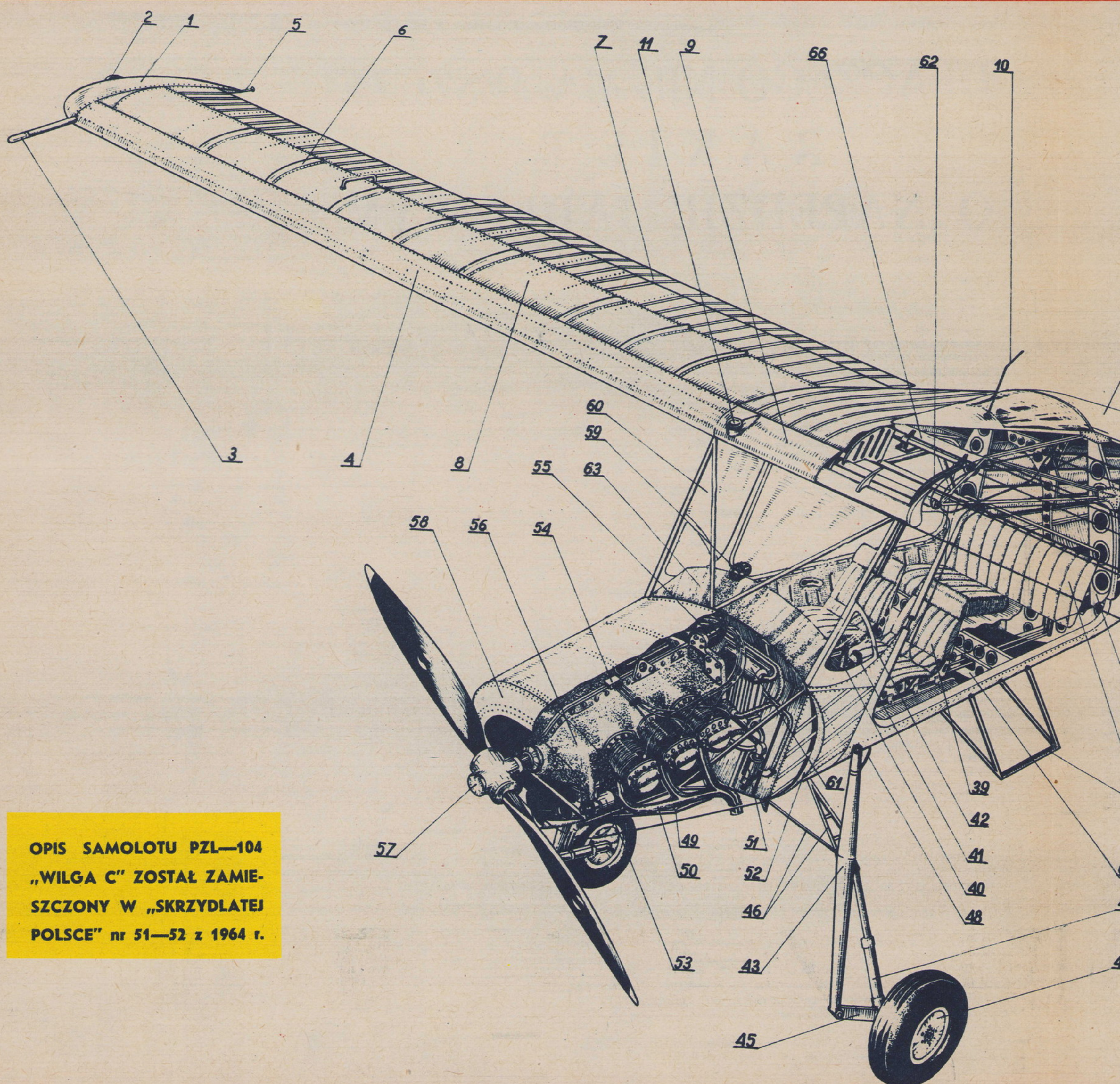


SAMOLOT WIELOZADANIOWY

PZL—104 „WILGA C"

WERSJA EKSPORTOWA

1. Zakończenie skrzydła
2. Prawe światło — pozycyjne (zielone)
3. Rurka Pitota
4. Skrzele skrzydłowe
5. Rozładowywacz elektrostatyczny
6. Usztywnienie pokrycia
7. Klapa do startu i lądowania
8. Keson skrzydła
9. Skrzele kadłubowe
10. Antena radiowa
11. Wlew paliwa
12. Statecznik pionowy
13. Ster kierunku
14. Statecznik poziomy
15. Ster wysokości
16. Klapka wyważająca
17. Tylne światło pozycyjne (białe)
18. Migacz
19. Wziernik bagażnika
20. Goleń koła ogonowego i amortyzator
21. Koło ogonowe
22. Lotka
23. Popychacze steru wysokości i kierunku
24. Dźwignie steru wysokości i kierunku
25. Ciężar wyważający
26. Rurka odpowietrzania zbiornika
27. Zbiornik paliwa
28. Lewe światło pozycyjne (czerwone)
29. Reflektor do lądowania
30. Żebro skrzydłowe pojedyncze
31. Żebro skrzydłowe podwójne
32. Dźwigar
33. Żeberko skrzela skrzydłowego
34. Podłużnica skrzela skrzydłowego
35. Wręgi kadłuba



OPIS SAMOLOTU PZL—104 „WILGA C" ZOSTAŁ ZAMIESZCZONY W „SKRZYDLATEJ POLSCE" nr 51—52 z 1964 r.

36. Szyba tylna
37. Kanapa tylna
38. Stopień
39. Fotel
40. Drążek sterowy
41. Dźwignia przepustnicy
42. Wywietrznik
43. Goleń lewa podwozia głównego
44. Amortyzator olejowo-powietrzny
45. Wahacz
46. Zastrzały podwozia
47. Koło z bębnem hamulcowym
48. Przewód hydraulicznej instalacji hamulcowej
49. Łoże silnika
50. Kolektor spalin
51. Filtr paliwowy
52. Zasłonka regulacji chłodzenia silnika
53. Gaźnik
54. Rozdzielacz paliwa rozruchowego
55. Iskrownik
56. Silnik Continental O-470 (225 KM)
57. Śmigło metalowe przestawialne Mc Cauley
58. Osłona silnika
59. Busola
60. Szyba przednia
61. Chłodnica oleju
62. Dźwignia klap
63. Tablica przyrządów pokładowych
64. Ściana ogniowa
65. Drzwi kabiny z urządzeniem do awaryjnego wyrzucania
66. Kratowa część dźwigara z okuciami skrzydłowymi

Rysował: JERZY MISZTAL





KORESPONDENCI I KORESPONDENCJE

SETKI listów przyniosła mi noworoczna poczta. Wśród nich dużo pięknych życzeń, próśb, projektów na przyszłość, a nawet — jakby to powiedzieć — prawie wymyślań. Jeśli chodzi o słowa piękne, odnotować tu trzeba życzenia otrzymane od naszego wypróbowanego przyjaciela Stanisława Żurada z Wrocławia. Oto one: „Życzę pracownikom Redakcji SP więcej zdrowia i ruchliwości w obsłudze imprez modelarskich, nie tylko wielkich, ale i małych. Więcej odwagi w obronie spraw modelarskich". Pod adresem FAI kieruje Żurad następujące życzenia: „aby dopuściła szybowce A-1 do Mistrzostw Świata, aby przy opracowywaniu regulaminów uwzględniano postęp techniczny ostatniej doby, aby małe modele gumówek — Coupe d'Hiver — przyjąć za kategorię podstawową, a starego Wakefielda pozostawić w pierwotnej formie, jako imprezę wydzieloną. Zarówno w kat. gumówek, jak i silnikowych dopuścić jednoczynnościowe, zdalne kierowanie". Świeżo upieczonym radiomodelarzom życzy nasz korespondent, „aby udało im się wyciągnąć z ZG APRL 60 sławnych nadajników, do których każdy może sobie zbudować tranzystorowy odbiornik". Komisji modelarskiej APRL życzy natomiast, aby nie wymagała od modeli redukcyjno-latających tzw. „wiernej kopii" oryginału, gdyż ten postulat powinien dotyczyć raczej modeli nielatających. A makiety powinny pięknie latać.

Innego rodzaju życzenie, wyrażone tym razem rysunkiem, otrzymałem od Wiesława Fuglewicza. Rysunek reprodukujemy obok. Sens życzenia jasny. Nie chowajmy głowy w chmury, bo zgubić możemy z pola widzenia między innymi naszych „pilotów latawcowych", najmłodszych i potrzebujących najwięcej opieki.

Innej maści list otrzymałem od niejakiego A. Ustupskiego z Warszawy, wnikliwego Czytelnika moich felietonów. Życzliwy korespondent w dłuższym liście zarzuca mi między innymi iż: 1) pisałem bez entuzjazmu o darze SFOS dla modelarni LOK, 2) radzi zdjąć ciepłe bambosze i sprawdzić fakt sprzedaży w CSH paliwa do silników, 3) zarzuca mi ograniczone pole widzenia, 4) zaleca spacer do redakcji „Modelarza", gdzie sprzedają plany różnych modeli, 5) — postuluje, abym zaproponował swoje usługi Wydz. Model. APRL jako autor nowych regulaminów modeli makiet, albo organizator najbliższej imprezy tego typu, 6) — twierdzi, że moje książki zalegają tak szczelnie półki wielu księgarni, iż nie ma miejsca na prace innych autorów. W skrócie to właściwie wszystko, co chciał napisać mój korespondent.

List A. Ustupskiego mimo osobliwego tonu i nawykowego zapewne pisania słowa „artykuł" przez „ó" ucieszył mnie, bo nic tak nie raduje, jak celny strzał. Znajomy mój, artylerzysta z okresu minionej wojny, mawia, że artyleria przeciwnika odzywa się tylko wówczas, gdy nasz strzał był celny. Widocznie i mój strzał trafił w sam środek. Radości strzelca nie może jednak przysłaniać fakt istnienia wątpliwości u mojego korespondenta. Pragnę zatem je rozwiać w sposób właściwy.

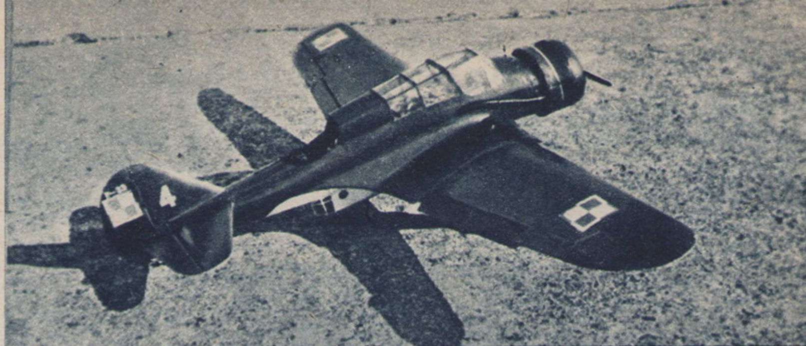
To czy pisałem z entuzjazmem czy bez niego, na pewno nie wynika z felietonu. Mogę pisać albo dobrze, albo źle. O pięknej idei SFOS nie pisałem na pewno źle. W CSH istotnie sprzedawano paliwo, ale wiedzieli o tym wyłącznie sprzedawcy tej szanownej instytucji. Na podobnej zresztą zasadzie sprzedaje się banany w kochanym naszym handlu.

O tym, że w redakcji bratniego „Modelarza" z LOK można nabyć plany modeli, doskonale wszystkim wiadomo. Tylko są to w większości plany redukcyjnych, trudnych modeli, a mnie chodziło o plany prostych modeli latających. I tu nieporozumienie.

W APRL jestem prawie codziennie. Nie mogę w żadnym jednak przypadku zastępować w pracy zawodowej pracowników wydziału modelarskiego. Uwaga raczej nie na miejscu.

W końcu sprawa moich książek, o które martwi się A. Ustupski. Otóż muszę tu rozczarować mego korespondenta, gdyż nie przeszkadzają one nikomu w twórczości własnej i, jednak nie zalegają półek w księgarniach. Przy okazji mogę zdradzić „tajemnicę wydawniczą", że na półkach tych pojawi się w roku bieżącym (na tradycyjne majowe Dni Książki) moja najnowsza praca przeznaczona dla młodzieży lotniczej. Jeśli fakt ten sprawi przykrość mojemu korespondentowi — to z góry przepraszam.

PAWEŁ ELSZTEIN



ROMUALD ŻMIDZIŃSKI O MAKIETACH

WSPANIAŁA impreza, jaką były niewątpliwie zeszłoroczne Mistrzostwa Makiet Latających, nasuwa szereg wniosków. I tak rozpoczynając od spraw technicznych wydaje się, że idealnym byłby model z dużym nadmiarem mocy silnika i o obciążeniu jednostkowym powierzchni nie przekraczającym 60—70 G/dcm². Aby zrobić taki model, potrzebny jest dobry silnik, najlepiej żarowy, o pojemności 5 cm³, a do takich silników modelarze nasi nie mają jeszcze dostępu. Należałoby pomyśleć o sprowadzeniu i przydzieleniu czołowym modelarzom takich silników. Drugi podstawowy problem to balsa, której modelarze redukcyjni nie otrzymują wcale, albo w niewielkich ilościach. Model redukcyjny powinien latać, to jest jedno z podstawowych założeń tej konkurencji. Nasze modele mają przeciętnie obciążenie 80—140 G/dcm². Przy takich obciążeniach żaden model nie może wykonać poprawnego lotu. „Latające kombajny" obładowane różnymi mechanizmami — jak się okazuje — nie zdają egzaminu, ponieważ ich obciążenie jednostkowe jest zbyt wysokie w stosunku do mocy silnika. Aby zabezpieczyć swój model przed zniszczeniem, należy zaopatrzyć się w stalowe linki sterownicze wytrzymujące obciążenie równe 10—15-krotnemu ciężarowi modelu. Niedopuszczalne jest, jak to niestety ma jeszcze czasami miejsce, używanie zwykłego sznurka jako linek sterowniczych.

Nie trudno zauważyć, że na zawody przyjeżdżają stale ci sami modelarze z tymi samymi modelami. Świadczyłoby to o tym, że stoimy w miejscu. Nie jest jednak tak źle, są bowiem środowiska, w których wyrasta nowa kadra. Mam tu na myśli bardzo dobrą szkołę opolską. Na przykład kolega Jurek z Opola, któremu nie powiodło się na tegorocznych mistrzostwach, pomimo młodego wieku legitymuje się poważnymi osiągnięciami, zawsze bowiem mieścił się w pierwszej piątce sklasyfikowanych zawodników. Na uwagę zasługuje również żywotne środowisko modelarzy z Warszawskiego Pałacu Młodzieży. Nie wiadomo tylko dlaczego modelarze ci nastawili się od pewnego czasu na wykonywanie modeli samolotów historycznych, trudnych do wykonania jako makiety latające. Ustabilizowany poziom modelarstwa redukcyjno-latającego mogłoby podnieść zwiększenie ilości zawodów. Dwie imprezy w sezonie nie są w stanie zmobilizować modelarzy do intensywnej pracy; dla porównania warto wspomnieć, że modelarze uprawiający inne konkurencje mają imprez nieporównanie więcej.

Nasze makiety latające są na pewno jedyną konkurencją uwięziową, w której możemy nawiązać równorzędną walkę z modelarzami krajów produjących w tej konkurencji. Rzeczą niezrozumiałą jest wysyłanie za granicę modelarzy na zawody w konkurencjach, w których zajmują ostatnie lokaty, a pomijanie w ustalaniu ekip tych modelarzy, których szanse są znacznie większe.

Organizowanie imprez międzynarodowych u nas w kraju, jak i umożliwienie startów w zawodach za granicą, byłoby kolosalnym bodźcem przyczyniającym się do rozwoju i postępu naszego modelarstwa redukcyjnego.

ROMUALD ŻMIDZIŃSKI



Kalendarz imprez ⋆ Kadra modelarzy ⋆ Trenerzy ⋆ Rakiety

W dniach 14 i 15 grudnia obradowała w Warszawie Komisja Modelarstwa Aeroklubu PRL. Pierwszym punktem obrad było wysłuchanie sprawozdania z konferencji C.I.A.M. w Paryżu, złożone przez A. Trzcińskiego. Następnie Komisja ustaliła szczegółowy kalendarz krajowych imprez modelarskich na 1965 r., wprowadzając niewielkie poprawki do projektu przedstawionego przez Wydział Modelarstwa APRL. W dalszym ciągu rozpatrzono sprawę powołania kadry narodowej w poszczególnych dyscyplinach modelarstwa. Do kadry powołano zawodników, którzy osiągnęli najlepsze wyniki sportowe w ostatnich latach. Postanowiono, że z tego zespołu dobierane będą ekipy na imprezy międzynarodowe. Członkowie kadry będą zobowiązani do szczególnie intensywnego treningu pod kierunkiem trenerów poszczególnych dyscyplin modelarstwa, a z drugiej strony otrzymają specjalne zaopatrzenie w materiały i sprzęt. Skład kadry będzie corocznie rewidowany i brak postępów w wynikach sportowych lub nieobecność na treningach spowoduje skreślenie zawodnika z kadry. Zatwierdzono również trenerów w następującym składzie: modele swobodne — Mieczysław Opaliński (Aer. Lubelski), modele na uwięzi — Włodzimierz Bredsznajder (Aer. Łódzki) i modele zdalnie kierowane — mgr inż. Bogusław Spunda. (Aer. Warszawski). Zarówno kadra jak i trenerzy pracować będą w oparciu o specjalne regulaminy, których założenia uchwalono na posiedzeniu.

Następnie Komisja wytypowała imprezy międzynarodowe na r. 1965, w których nasi modelarze wezmą udział pod warunkiem osiągnięcia odpowiednich wyników w kraju i w miarę możliwości finansowych APRL. Są to:

1) Mistrzostwa Świata modeli swobodnych (miejsce i termin jeszcze nie ustalone).
2) Zawody modeli wodnosamolotów w Jugosławii w Splicie 21—22 sierpnia.
3) Mistrzostwa Jugosławii w akrobacji zdalnie kier. 24—25 sierpnia.
4) Zawody modeli zdalnie kierowanych w Karlovych Varach (Czechosłowacja) 5 września.
5) Zawody makiet latających w Honovicach (Czechosłowacja) 22—23 maja.
6) Zawody modeli na uwięzi w Kijowie (data nie ustalona).
7) Mistrzostwa NRD modeli swobodnych i jeszcze jedna impreza w tej samej kategorii (daty nie ustalono).

W dalszym ciągu Komisja zrewidowała regulaminy Ogólnopolskich Zawodów Rakiet Amatorskich oraz Mistrzostw Polski Makiet Latających. Jeśli chodzi o pierwszy regulamin, to ilość grup zawodników zredukowano z trzech do dwóch (juniorzy i seniorzy) oraz ustalono klasy modeli:

A — rakiety jednostopniowe bez mechanizacji, o pojemności ładunku do 10 cm³. B — rakiety jedno- lub dwustopniowe z obowiązkowym spadochronem lub taśmą; pojemność ładunku 1-go stopnia 20 cm³, 2-go stopnia 10 cm³. C — rakietoplany o pojemności ładunku do 20 cm³.

Juniorzy mogą startować z modelami A i C, seniorzy we wszystkich trzech kategoriach, z tym, że do punktacji zespołowej juniorów zalicza się tylko wyniki osiągnięte klasą A, a do punktacji zespołowej seniorów wyniki osiągnięte klasą B. W regulaminie makiet nie wprowadzono większych zmian z wyjątkiem obniżenia punktacji za wykonanie kabiny oraz klasyfikowanie lotów modeli wielosilnikowych, mimo że nie wszystkie silniki w locie pracują. W tym wypadku punkty premiowe przyznaje się tylko za silniki pracujące w ciągu 10 okrążeń. Dopuszczono również do zawodów modele samolotów odrzutowych z zastępczym napędem śmigłowym, o ile ten ostatni jest odpowiednio wkomponowany i nie deformuje sylwetki modelu.

Szczegółowe omówienie zmian w obu regulaminach otrzymają Aerokluby w najbliższym czasie.

A. TRZCIŃSKI

Nowości małego lotnictwa

Jugosłowianin, Julije Merori, znakomity modelarz lotniczy, zostaı uznany za najlepszego sportowca Jugosławii w roku 1964. Otrzymał on od aeroklubu puchar „Złotego orła", który jest najwyższym wyróżnieniem sportowym. Warto przypomnieć, że sympatycznego Julije gościliśmy w roku ubiegłym na rewskich zawodach wodnosamolotów.

*

Jak podaje czasopismo „Aero-Svet", w Jugosławii, w sprzedaży znajduje się silnik rakietowy typu Tajfun-2. Cena 960 dinarów. W pierwszych miesiącach roku bieżącego wprowadzone zostanie również do sprzedaży paliwo stałe, przeznaczone do silników rakietowych. Jeśli chodzi o silnik Tajfun-2, to trzeba wyjaśnić, że jest to silnik wielokrotnego użycia. Jak wykazały próby, wytrzymuje on około 100-krotne napełnianie paliwem i naturalnie tylokrotny zapłon.

*

Miesięcznik czechosłowacki „Modelarz" wychodzi w roku bieżącym (już 15-tym) w zwiększonej o 8 stron objętości oraz w barwnej okładce. Tylko pogratulować!

*

Pierwszą czeską aparaturą do zdalnego kierowania jest „Gama-120 000". Ukazała się ona w sprzedaży w końcu ub. roku i produkowana jest seryjnie przez zakłady „Jiskra" w Pardubicach. Ciężar odbiornika tranzystorowego 90 G. Rozmiar 105x60x25 mm. Cena kompletu — nadajnik, odbiornik i mechanizm wykonawczy 720 koron. Można również nabywać poszczególne zestawy osobno. Godny uwagi (i naśladowania) jest fakt, że nową aparaturę może kupić każdy, bez najmniejszych ograniczeń, licencji, egzaminów i tym podobnych historyjek, które u nas z uporem dziwnym stosują odnośne instytucje. Nabywca „Gamy" po prostu od razu w sklepie rejestruje swój aparat i sprawa załatwiona. Rozsądni nasi koledzy z CSRS zrozumieli, że zdalne kierowanie modeli nikomu i niczemu nie zagraża — jest wspaniałą zabawą dzieci i dorosłych.

*

Na rynkach zachodnich pojawił się nowy typ silnika sławnej wytwórni japońskiej „Enya". W tym przypadku chodzi o silnik do radiomodeli. Pojemność skokowa 1,6 cm³, moc maks. 0,118 KM przy 12 750 obr./min. wyposażony jest w regulację liczby obrotów.

*

Z nowości książkowych wydanych niedawno w Czechosłowacji odnotować warto: R. Czernego — „ABC modelarstwa lotniczego" oraz J. Hajicza — „Tranzystorowe aparatury dla radiomodeli".

*

Dwadzieścia tysięcy członków liczy AMA, amerykańskie stowarzyszenie modelarzy lotniczych.



SZYBOWIEC WYCZYNOWY KL. A2 „CZITA"

KONSTRUOWAŁ JÓZEF BENEDIKT

OPRACOWAŁ JERZY KACZOREK

W latach 1959—1960 zbudowałem kilka modeli szybowców, nieznacznie różniących się od siebie. Modelami tymi startowałem na wielu zawodach, osiągając: w 1960 roku tytuł wicemistrza Polski, w roku 1961 tytuł mistrza Polski. Poza mistrzostwami startowałem w wielu imprezach zajmując dobre miejsca, nie gorsze od szóstego.

„CZITA" to średniopłat wykonany prawie całkowicie z balsy.

Kadłub zbudowany jest z czterech deseczek balsowych 4×2 mm, które służą jako okleina konstrukcji wręgowej. Po przyklejeniu deseczek i wyschnięciu kadłuba nadajemy jeszcze kształt ostateczny i wykonujemy komorę balastową. Następnymi czynnościami jest wklejenie języka mocującego skrzydła, statecznika kierunku i stałego haka startowego. Autopilot połączony jest za pomocą nitki nylonowej z kółeczkiem, a to zakładane jest na hak startowy przed kółkiem holu.

Skrzydła wykonałem jako dzielone, zaopatrując je w „szufladki", które służą do umieszczenia języka. Krawędź spływu i natarcia wykonałem z balsy średniej twardości. Dźwigary sosnowe, żebra ciąłem piłką tarczową (o grubości 0,5 mm) z klocka balcowego. Budowa płatów nie odbiega od ogólnie stosowanej.

Statecznik wysokości wykonany jest całkowicie z balsy. Haczyk automatu lądowania wykonujemy z blachy duraluminiowej 2 mm i wklejamy tak, aby zaczep służący do ściągania statecznika został schowany.

Kadłub, płaty i stateczniki oklejamy kolorowym papierem japońskim i kilka razy cellonujemy. Na skrzydła naklejamy numery licencji i dokonujemy niezbędnych zabiegów przyklejając biało-czerwoną kalkomanię z godłem Aeroklubu PRL na lewym skrzydle i karteczkę z adresem właściciela modelu. Cały model uodparniamy na działanie wilgoci, lakierując go bezbarwnym lakierem.

Model przeznaczony jest do lotów prawie przy każdych warunkach atmosferycznych (mowa o warunkach, w których mogą latać modele). Jedynie przy prędkości wiatru powyżej 6 m/sek model zachowuje się niespokojnie. Regulację należy rozpocząć przy bezwietrznej pogodzie z zablokowanym autopilotem. Po stwierdzeniu, że poprawnie przebiega lot ślizgowy, można model oblatywać na pełnym holu. Przy oblatywaniu stwierdziłem, że model lata lepiej po zastosowaniu turbulatora z nici lnianej (nr 10), naklejonej w odległości 12 mm od krawędzi natarcia. Średni czas lotu w warunkach beztermicznych 170 sek.

Na zdjęciu obok — konstruktor J. Benedikt ze swoim szybowcem

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA DOSAAF

RUTYNIARZE I DEBIUTANCI

Z pewnym opóźnieniem otrzymaliśmy materiały z Mistrzostw Spadochronowych DOSAAF. Jednak uzyskane na nich wyniki zasługują, naszym zdaniem, na uwagę polskich spadochroniarzy, robiących w ostatnim okresie coraz większe postępy

★

Patrząc na tabelę wyników Spadochronowych Mistrzostw DOSAAF w roku 1964, łatwo zauważyć, że walka była niezwykle zacięta. Różnice liczone były w centymetrach i ułamkach sekund. Sąsiadów w tabeli rozdzielają często pojedyncze punkty. Wśród nazwisk zwycięzców niespodzianek nie znajdujemy — wygrali zasłużeni mistrzowie, ale widoczny jest szeroki front utalentowanej młodzieży, która już wkrótce może stać się czołówką.

20 męskich i 16 żeńskich drużyn reprezentowało 13 republik związkowych, Moskwę, Leningrad, Centralny Aeroklub ZSRR im. Czkałowa i Siły Zbrojne. Ogółem stanęło na starcie 164 skoczków, w tej liczbie 60 kobiet. Więcej niż połowa — 84 osoby to mistrzowie sportu. 23 skoczków ma na swym koncie więcej niż 1 000 skoków, 73 — od 500 do 1 000 i 68 — mniej niż 500 skoków. Warto zauważyć też, że z roku na rok rośnie nie tylko poziom sportowy spadochroniarzy, ale i ogólny. W Kijowie startowało 105 skoczków ze średnim i 41 z wyższym wykształceniem.



W pierwsze dni mistrzostw deszcze oraz porywisty wiatr utrudniały rozegranie konkurencji. Organizatorzy jednak i sędziowie stanęli na wysokości zadania i mimo przeciwności aury w okresie tygodnia zostały rozegrane wszystkie konkurencje zgodnie z programem.

W pierwszej konkurencji, w odróżnieniu od mistrzostw świata, punktowane były nie dwa skoki z trzech, a wszystkie trzy. To w próbie na celność lądowania stworzyło niezwykle wysokie wymagania dla wszystkich uczestników. Najmniejsze wahnięcie nad ziemią w porę nie skontrowane przesuwało zawodnika daleko w dół tabeli. Dlatego nie wszyscy z tych, którzy w pierwszych skokach lądowali w centrum, potrafili utrzymać swoje pozycje. O poziomie walki świadczą rezultaty pierwszej konkurencji: **Kobiety** — 1. A. Alimowa — 0,54 m, 2,93 m i 3,10 m. 2. T. Wojnowa — 2,0 m, 1,29 m i 4,1 m. 3. N. Alieszkowa — 0,9 m, 3,87 m i 2,65 m. **Mężczyźni** — 1. W. Gurnyj — 1,69 m, 0,87 m i 0,14 m. 2. W. Juszczenko — 1,65 m, 0,92 m i 0,53 m. 3. W. Rodin — 0,0 m, 2,62 m, 0,65 m, 4. S. Kisieljew — 3,05 m, 0,0 m i 0,42 m. 5. I. Faschutdinow — 0,86 m, 0,44 m i 2,71 m.

Druga konkurencja — skoki łączące opóźnienie i celność lądowania (punktowane dwa skoki z dwóch) — odbywała się już w znacznie lepszych warunkach meteorologicznych. To zmyliło skaczących na początku kolejki, którym zdarzało się nie dochodzić do krzyża nawet na 10 do 15 m. I znów jak zacięty był bój, widać po wynikach. **Kobiety:** 1. N. Diegtiariewa — 1,85 m i 0,41 m — 190 pkt. 2. R. Mochowa — 2,35 m i 0,18 m — 189 pkt. 3. L. Mironowa — 1,65 m i 1,53 m. **Mężczyźni:** 1. B. Łapin — 0,00 m i 1,30 m, — 194 pkt. 2. S. Kisieljew — 1,42 m i 0,0 m — 194 pkt. 3. A. Diergunow — 0,0 m i 1,43 m — 194 pkt.

Jeśli w dwóch pierwszych konkurencjach była bardzo zacięta i wyrównana walka to w ostatniej — akrobacji w wolnym spadaniu — zdecydowanie okazali się najlepsi znani sportowcy — dwukrotny mistrz świata F. Tkaczenko i zdobywczyni srebrnego medalu na mistrzostwach świata Tatjana Wojnowa. Uzyskali oni znaczną przewagę nad konkurentami. Jeszcze bardziej ta konkurencja zróżnicowała poszczególne drużyny.

A oto wyniki ogólne po trzech konkurencjach. Kobiety: 1. T. Wojnowa (RSFRS — 1) — 746 pkt. 2. N. Diegtiariewa (RSFRS — 3) — 735 pkt. 3. N. Alieszkowa (RSFRS — 2) — 723 pkt. **Mężczyźni:** 1. J. Tkaczenko — 764 pkt. 2. W. Gurnyj (BSSR) — 759 pkt. 3. S. Kisieljew — (RSFRS — 1) — 757 pkt.



Zwycięska drużyna męska RSFRS-1. Od lewej: W. Burdukow, S. Kisieljew, A. Diergunow, A. Syrczin i P. Sadiłow.

Na końcu rozgrywana była ciekawa konkurencja — sztafeta w wolnym spadaniu, niedawno wprowadzona do programu mistrzostw.

...Samolot leci na wysokości 2 500 m. Pierwsza para szykuje się do skoku. Jeden skoczek w ciemnym kombinezonie z czerwono-białą pałeczką w ręce stoi w drzwiach. Drugi ubrany jasno — o metr od poprzednika. Po sygnale sędziego spadochroniarze jeden za drugim opuszczają „aena". Mają do dyspozycji 25 sekund w ciągu których powinni dojść do siebie i przekazać pałeczkę. Za to zdobędą premię w wysokości 100 pkt. Za każdą zarobioną sekundę — 5 pkt. premii, za każdą straconą ponad normę — 10 karnych. W przypadku przekazania sztafety później niż po 28 sekundach — dyskwalifikacja drużyny. Podobnie w razie zgubienia pałeczki.

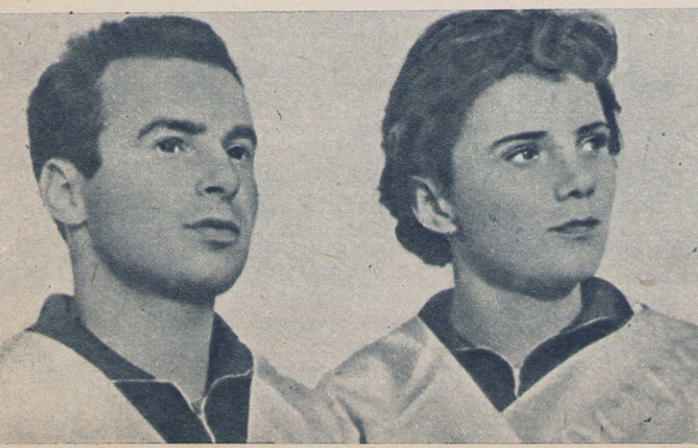
Najszybszą okazała się białoruska para — mistrz sportu Borys Żukow i Mikołaj Nakorienko. Oni potrafili przekazać sztafetę w ciągu 8,3 sekundy. Wśród kobiet wygrały w tej konkurencji Świetlana Kriaczek i Rufina Mochowa (RSFRS) — ich czas 17,4 sekund.

W punktacji drużynowej w wyniku rozegranych konkurencji najlepiej spisała się kobieca reprezentacja RSFRS — 3 oraz męska ekipa RSFRS — 1.

Obok szeregu i to masowych dobrych rezultatów, będących wynikiem solidnego przygotowania i treningu, na specjalną uwagę zasługuje szeroki udział młodzieży. Na przykład w reprezentacji Republiki Gruzińskiej na 8 uczestników tylko jeden był mistrzem sportu, a 5 urodziło się w latach 1945— 1946.

Wobec rosnącej masowości sportu spadochronowego w Związku Radzieckim działacze tamtejsi zastanawiają się, czy nie wprowadzić czegoś w rodzaju lig, podobnie jak w innych rodzajach sportu. Mowa oczywiście o konkurencji drużynowej. Mistrzostwa rozgrywane byłyby w różnych — o podobnym poziomie — grupach, z których najlepsze awansowały wyżej, a najsłabsze spadały do niższej grupy.

Absolutni mistrzowie DOSAAF Tatjana Wojnowa i Eugeniusz Tkaczenko.



I WIĘCEJ I LEPIEJ

PIĄTE Mistrzostwa Spadochronowe Sił Zbrojnych ZSRR odbyły się w ubiegłym roku w Odessie. Na starcie stanęło dwadzieścia męskich drużyn oraz 60 uczestniczek, brali również udział poza konkursem zawodnicy cywilni.

Mistrzostwa toczyły się przy pogodzie „pod psem" i wymagały od organizatorów i sędziów najwyższej sprawności. Egzamin zdali celująco i wszystkie konkurencje zostały zaliczone.

Tytuł absolutnego mistrza Sił Zbrojnych ZSRR zdobył mistrz sportu Borys Prochorow (na zdjęciu obok), a wśród kobiet Albina Korowczkina. W poszczególnych konkurencjach zwyciężyli: celność lądowania — mistrz sportu oficer Władimir Kurinow i Natasza Masłowa, skoki kombinowane — Anatol Poliakow i Antonina Kiensickaja, akrobacja — B. Prochorow i Nina Gołdobina.



Mistrzostwa wykazały niezwykle solidne przygotowanie poszczególnych zawodników i drużyn. Mistrz Prochorow wyprzedził następnego w tabeli W. Kudrewata tylko o 0,16 pkt.

Najciekawszą była drużynowa konkurencja, w której po skoku na celność lądowania — w dużym kole każdy z 5 skoczków miał własne kółko o średnicy 5 m — następował bieg przełajowy na dystansie 5 km, rzut granatem, strzelanie z pistoletu i na końcu transport „rannego" na trzystumetrowym finiszu. Zwyciężyła reprezentacja Floty Bałtyckiej.

W czasie mistrzostw odbyły się, transmitowane przez telewizję, propagandowe skoki grupowe na stadion, posiadający m. in. słupy do sztucznego oświetlenia. (p)

Po naradzie przewodniczących sekcji szybowcowych

PARĘ REFLEKSJI

W grudniu tuż przed samymi świętami odbyła się w warszawskiej siedzibie Aeroklubu PRL narada przewodniczących sekcji szybowcowych z najaktywniejszych klubów. Głównym jej celem było zebranie opinii przedstawicieli pilotów o zaproponowanym przez „Skrzydlatą" systemie lig, opinii wprawdzie nie wiążących formalnie, ale będących istotną podstawa dla Komisji Szybowcowej i ZG do podjęcia odpowiednich decyzji. Cel konferencji został — moim zdaniem — osiągnięty, ale nim przedstawię uzgodnione wnioski w sprawie lig — parę refleksji nasuwających się w czasie słuchania dyskusji.

Zacząć trzeba od samej idei takiego spotkania. Konfrontacji poglądów przedstawicieli zainteresowanych władz społecznych klubów z działaczami szczebla centralnego. Myśl o czymś takim wyszła na ostatnim posiedzeniu Komisji Szybowcowej, dodajmy — ku ich chwale — od pracowników działu szkolenia ZG. Napisałem „chwale" nie bez kozery. Uczestnicząc bowiem systematycznie w posiedzeniach Komisji Szybowcowej, odnosiło się wrażenie, że nasi specjaliści w tej dziedzinie lotnictwa grzęzną często w technicznych czy technologicznych niuansach sprzętowych, tracąc zbyt wiele swego cennego czasu. A tymczasem życie w naszych aeroklubach toczy się wartko naprzód i władze centralne, których właśnie komisje specjalnościowe są organami pomocniczymi, muszą rozwiązywać szereg nowych problemów.

Widać to było wyraźnie na naradzie przewodniczących sekcji szybowcowych którym po dyskusji o ligach zostały przedstawione szczerze i bez ogródek sprawy szkolenia i treningu, planowania zadań i wskaźników — tematy będące równie wielką troską działu szkolenia ZG jak i klubowych społeczników. Nic więc dziwnego, że od razu znaleźli oni wspólny język, jakże różny od tego co słyszy się często na posiedzeniach różnych komisji specjalnościowych.

Wybrany na VII Krajowym Zjeździe Zarząd Główny Aeroklubu PRL będzie w niedługim czasie powoływał nowe komisje. Warto, myślę, rozszerzyć ich składy o przedstawicieli terenu. Ludzi, którzy sprawami szkolenia, wyczynu w klubach żyją na co dzień. A choćby dla przykładu w Warszawie, Gdańsku czy Wrocławiu poważnych działaczy szybowcowych nie brak. Ich „terenowy" głos ożywczo tak sądzę, wpłynąłby na tematykę i przebieg obrad wybitnych specjalistów. Pierwszy krok w tym kierunku warszawską naradą został zrobiony — chciałbym postulować o konsekwencję w tym działaniu.

A idące dla lotnictwa sportowego nowe czasy postawią przed komisjami specjalnościowymi wiele trudnych i zasadniczych problemów. Ekonomizacja szkolenia i wyczynu, sportu, mająca tak duży wpływ na koszty latania, bezpieczeństwo i higiena lotów. maksymalne wykorzystanie ośrodków i centrów, szerokie zaangażowanie czynnika społecznego w organizacji imprez i zwykłej działalności klubowej. Oczywiście zasadniczą pracę będzie — jak dotychczas — wykonywał personel etatowy Zarządu Głównego, ale opiniowanie szeregu zagadnień, przekazywanie postulatów terenowych działaczy i pilotów do centrali — zawsze będzie należało do komisji specjalnościowych. Tym bardziej więc wnikliwie należy analizować kandydatów do udziału w nich, do pracy wielce fachowej i społecznej, a przy tym często — bądźmy szczerzy — niewdzięcznej. Jedno jest dla mnie pewne po tym co oglądałem na naradzie przewodniczących sekcji — tym ludziom, tak zapalonym i lotnictwu oddanym — można powierzyć każde chyba zadanie. Zasługują na to, znają się na rzeczy i gotowi są do dowolnej pracy społecznej na rzecz lotnictwa.

Pożyteczną inicjatywę, wychodząc z podobnych założeń, przejawił dział szkolenia ZG APRL. Planuje on mianowicie opracowanie szeregu podstawowych wskaźników (średnich krajowych), np ile kilometrów przelotów wypada na godzinę lotu szybowca — a następnie na tej podstawie i kilku głównych danych wyjściowych — powierzyć opracowanie własnych zamierzeń społecznym władzom klubów. Projekt ten spotkał się z żywym zainteresowaniem przewodniczących sekcji i pozytywnie oceniony. Zastanowiłem się w czasie dyskusji na ten temat, jak bardzo urosły nam młode kadry społeczników w aeroklubach i jak powierzenie im opracowywania planów pobudzi ambicje i poczucie znaczenia. A to w społecznej działalności jest istotne.

Wracając zaś do szybowcowych lig, to piloci — podobnie zresztą jak w dyskusji na łamach „Skrzydlatej" w pełni poparli naszą propozycję. Jedynie przedstawiciele Rzeszowa wystąpili z innym pomysłem — rozgrywania corocznie eliminacji do mistrzostw Polski w sześciu zawodach okręgowych, z których najlepsi kwalifikowali się do leszniańskiego finału. Przy czym proponowali oni rozwiązanie szybowcowej kadry narodowej.

Zastanawiając się nad zasadami awansu i kwalifikacji w poszczególnych ligach, zebrani ustalili następujące proporcje: I liga — 15 członków kadry, 10 — czołówka memoriału oraz 10 awansujących z II ligi. II liga — 10 spadkowiczów z I ligi, 10 dalszych pilotów z memoriału oraz zwyciezcy III ligi. Uznano celowość istnienia III ligi jako zawodów regionalnych i klubowych, przy czym należy dążyć do szerokiego rozwoju — organizowanych siłami społecznymi — właśnie imprez regionalnych. Zawodami III ligi byłyby obok tradycyjnych już jeżowskich o puchar „SP" i mistrzostw juniorów na Żarze te zawody klubowe, w których brałoby udział co najmniej 10 pilotów, zaliczono by minimum 3 konkurencje, przy czym do zaliczenia próby wymagane jest, by co najmniej 2 pilotów przeleciało po 100 km odległości punktowanej.

Przedstawione zasady są zbieżne z propozycjami „Skrzydlatej" oraz poglądami Komisji Szybowcowej. Należy więc się spodziewać, że mniej więcej w takiej formie zostaną zaakceptowane i już w nadchodzącym sezonie wejdą w życie.

JERZY POMIANOWSKI



Pisanie list startowych i czyszczenie sprzętu — to pierwsze obowiązki początkującego pilota czy pilotki. Od tego zaczyna też młodzież Aeroklubu Jeleniogórskiego.
Foto: „Skrzydlata Polska" — JP

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 388

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH
SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

130 (2788) Ro nan Pawluk — 5 h 20 min., 1400 m, 62 km (24. 08. 1964).
131 (2789) Zbigniew Nalepa — 6 h 32 min., 1300 m, 102 km (31. 08. 1964).
132 (2790) Henryk Tyszkowski — 6 h 10 min, 1550 m, 71 km (2. 09. 1964).
133 (2791) Andrzej Czołnowski — 7 h 23 min, 1400 m, 102 km (25. 07. 1963).
134 (2792) Alfred Rympel — 5 ha 25 min., 1875 m, 55 km (2. 08. 1963).
135 (2793) Jan Misiukiewicz — 6 h 30 min, 1100 m, 62 km (26. 06. 1964).
136 (2794) Lech Grębosz — 5 h 19 min., 1200 m, 74 km (13. 07. 1964).
137 (2795) Tomasz Wróbel — 5 h 29 min., 1300 m, 51 km (13. 07. 1964).
138 (2796) Jacek Lewandowski — 5 h 20 min., 1175 m, 74 km (26. 07. 1964).
139 (2797) Józef Barski — 5 h 08 min., 1100 m, 80 km (30. 07. 1964).
140 (2798) Bogdan Werner — 5 h 42 min., 1375 m, 121 km (30. 07. 1964).
141 (2799) Anna Perzyna — 5 h 14 min., 1250 m, 121 km (30. 07. 1964).
142 (2800) Wiesław Bachorski — 5 h 27 min., 1300 m, 51 km (13. 07. 1964).
143 (2801) Marek Grochowski — 5 h 30 min., 1300 m, 55 km (7. 08. 1964).
144 (2802) Julian Pawlik — 6 h 50 min., 1575 m, 55 km (7. 08. 1964).
145 (2803) Jerzy Kopeć — 5 h 23 min., 1150 m, 55 km (9. 08. 1964).
146 (2804) Wiesław Fijałkowski — 6 h 11 min., 1275 m, 80 km (9. 08. 1964).
147 (2805) Jan Jaśniewski — 5 h 10 min., 1275 m, 94 km (21. 08. 1964).
148 (2806) Kazimierz Pogorzelski — 5 h 13 min., 1150 m, 92 km (21. 08. 1964).
149 (2807) Seweryn Delekta — 6 h 41 min., 1300 m, 75 km (21. 08. 1964).
150 (2808) Zbigniew Urbański — 6 h 40 min., 1300 m, 51 km (13. 07. 1964).
151 (2809) Jerzy Urbański — 5 h 18 min., 1400 m, 65 km (21. 08. 1964).
152 (2810) Henryk Bojków — 5 h 37 min., 1250 m, 58 km (22. 08. 1964).
153 (2811) Stanisław Wildhirt — 5 h 58 min, 1550 m, 65 km (22. 08. 1964).
154 (2812) Ryszard Sibora — 5 h 55 min, 1100 m, 65 km (22. 08. 1964).
155 (2813) Eugeniusz Marciniak — 5 h 21 min., 1450 m, 65 km (23. 08. 1964).
156 (2814) Lucjan Marcinkowski — 5 h 19 min., 1200 m, 51 km (23. 08. 1964).
157 (2815) Adam Zieliński — 5 h 24 min., 1250 m, 100 km (23. 08. 1964).
158 (2816) Andrzej Kuczyk — 5 h 42 min., 1400 m, 76 km (23. 08. 1964).
159 (2817) Włodzimierz Bondarenko — 5 h 29 min., 1100 m, 51 km (23. 08. 1964).
160 (2818) Adam Czul — 5 h 09 min., 1700 m, 51 km (23. 08. 1964).
161 ((2819) Romuald Wiśniewski — 5 h 08 min., 1550 m, 94 km (31. 08. 1964).
162 (2820) Marian Kurkiewicz — 5 h 20 min., 1350 m, 51 km (1. 09. 1964).
163 ((2821) Edward Olszowy — 5 h 04 min., 1400 m, 60 km (1. 09. 1964).
164 (2822) Andrzej Perzyna — 5 h 22 min., 1100 m, 70 km (2. 09. 1964).
165 ((2823) Ryszard Groblewski — 5 h 26 min., 1350 m, 105 km (2. 09. 1964).
166 (2824) Marian Wojda — 5 h 11 min., 1900 m, 77 km (2. 09. 1964).
167 (2825) Jerzy Brzeziński — 5 h 16 min., 1350 m, 90 km (13. 09. 1964).
168 (2826) Jan Pisuk — 5 h 14 min., 1350 m, 128 km (13. 09. 1964).
169 (2827) Stanisław Skowron — 5 h 21 min., 1100 m, 51 km (23. 09. 1964).
170 (2828) Marian Staniak — 6 h 44 min., 1250 m, 110 km (3. 10. 1964).

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) ppłk pil. Krzysztof Donigiewicz

PODNIEBNY FRONT

2.

gen. płk A. I. POKRYSZKIN

Wkrótce usłyszałem strzelaninę, a po chwili dostrzegłem ludzi w białych narzutach maskujących. Jadą na nartach w moją stronę. Białe narzuty, narty — oczywiście Finowie. A jak pilot powinien postąpić w takiej sytuacji? Odpowiedź gotowa — nie poddać się! I jeszcze jedno — obowiązkowo spalić samolot. Zdążyłem tylko wyjąć pistolet, załadować i przyłożyć lufę do skroni. Pożegnawszy się z życiem, naciskam język spustowy. Oczekuję wystrzału. Usłyszałem tylko trzask. Wydał mi się on co prawda potężny, jak wybuch, ale stoję przecież i widzę tę obcą, białą taflę jeziora, widzę fizylierów w białych narzutach. Wrogowie! Zimna stal ponownie dotknęła skroni i znów trzask. Wszystkie naboje z magazynku leżały u moich stóp. Wtedy i ja, zastrzeliwszy siebie w myśli, zrezygnowany, upadłem twarzą w śnieg i załkałem.

Podnieśli mnie nasi żołnierze. Okazało się, że usiadłem na naszym terytorium. Potworna historia, nieprawdaż? Można z niej wyciągnąć niejeden wniosek teoretyczny...

Tego wieczoru długo nie mogłem zasnąć. Diaczenko i Dowbnia pytali, dlaczego nie śpię. Opowiedziałem im tę historię.

W sobotę również nie zezwolili lecieć.

— W poniedziałek będzie u nas pogoda, w Kirowogradzie na pewno też, wtedy polecicie — przekonywał nas szef sztabu.

— Wkrótce zaczniemy wyć z nudów, towarzyszu majorze — powiedział szczerze Diaczenko. — Może podrzucilibyście nas samochodem do Grigoriopola? Mamy już dość namiotu.

— No cóż, muszę was poratować, bierzcie samochód i jedźcie.

Wróciliśmy późnym wieczorem. Samochód zatrzymał się przed namiotem. Długo jeszcze gawędziliśmy, wspominając bliskich, rodzinne strony. W górze migotały gwiazdy. Niebo było ciche, łaskawe.

Usnęliśmy późno, nie wiedząc, że godziny pokoju były już policzone, że tej nocy znajdowaliśmy się na granicy wojny i pokoju. Następnego dnia o świcie ogłoszono alarm bojowy.

✲

PIERWSZA myśl — alarm szkoleniowy. Obok namiotu przebiegali ludzie. Tupot nóg, krótka wymiana zdań, podniecone głosy.

— Pobudka! Alarm!

W ciszę czerwcowego poranka wdarł się huk uruchamianych silników. Powietrze niosło ten odgłos daleko. Huk dziesiątków silników zlewał się z dźwiękiem gongu oznajmiającym alarm.

Sygnał alarmu wzmagał u ludzi czujność, ale zawsze wiedzieliśmy, jak to się zacznie i czym się skończy. Rozlegający się huk silników wskazywał na to, że przerośrodkowują samoloty: no cóż, taki trening nie zawadzi. Miejsca na lotnisku dużo.

Przed budyneczkiem sztabu zgromadzili się piloci w pełnym wyposażeniu bojowym. Twarze posępne, skupione, niczym z marmuru. Domyślam się przyczyny — alarm w niedzielę rano psuje humor na cały dzień.

Przeciskam się do drzwi, chcę zameldować przybycie mego klucza. Diaczenko wsuwa głowę przede mną:

— Dlaczego nie dajecie spać przebywającym w delegacji?

— Spać? — odpowiada ktoś energicznie pytaniem na pytanie. — Wojna!

„Wojna?" — zadaje sobie pytanie każdy z nas.

Wczoraj panował spokój, dziś wojna. I od razu dzień wczorajszy, wszystkie dni naszego życia odsunięte zostały na dalszy plan.

Co my, we trzech, mamy robić? Dlaczego znajdujemy się tu, skoro jesteśmy potrzebni tam, w Bielcach, gdzie kilka samolotów naszej eskadry będzie musiało bronić granicy, lotniska, miasta? Powinienem przecież być tam, gdzie już toczy się wojna.

Przerwałem wykonywanie zadania, wróciłem do pułku.

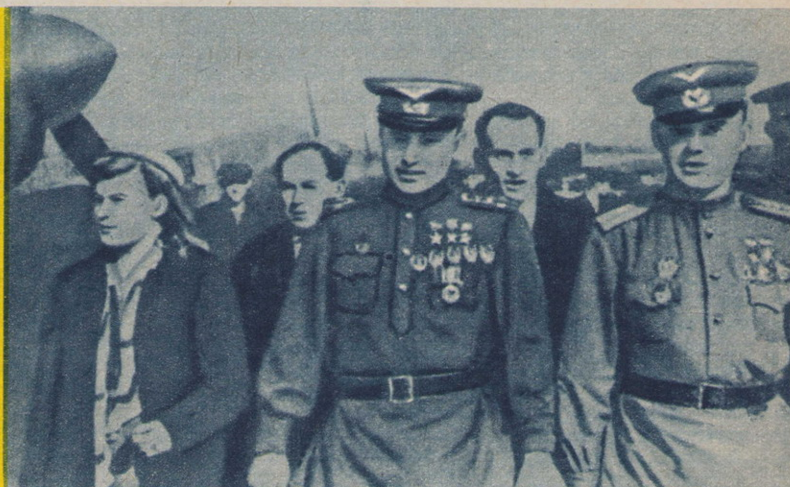
Szukam wzrokiem dowódcy. Nie widać.

— Pozwólcie lecieć do swojej eskadry w Bielcach.

— Poczekaj! Będziesz mi potrzebny.

Czekam. Słyszę treść rozmowy telefonicznej szefa sztabu Matwiejewa — ustala coś. Dowódca pułku Iwanow wylądował gdzieś przymusowo. Wczoraj dowódca dywizji rozkazał jemu i Atraszkiewiczowi, aby natychmiast udali się do Pyrlicy i wyjaśnili okoliczności naruszenia przez Figiczowa granicy podczas ścigania nieprzyjacielskiego samolotu rozpoznawczego. Iwanow poleciał tam, nad samą granicę, na „UTI-4". Atraszkiewicz pojechał samochodem. Dowódca, wracając, usiadł gdzieś w polu: paliwa zabrakło. Atraszkiewicz natomiast wpakował się samochodem w wąwóz i nie może się wydostać. Dowódcę klucza, Kuźmę Sieliwierstowa, wezwano do sztabu dywizji w Kiszyniowie, aby mu zmyć głowę za jakieś przewinienie. To ci sytuacja! Połowy stanu osobowego eskadry nie ma na lotnisku, a tu — wojna!

Matwiejew dodzwonił się do Bielc. O świcie bombowce niemieckie, pod osłoną „Messerschmittów", zbombardowały lotnisko. Zbiorniki z benzyną spłonęły. Nasi piloci stoczyli walkę powietrzną i zestrzelili kilka „Messerschmittów". Mironow strącił samolot rozpoznawczy „Henschel-126". Z naszych zestrzelili Owczinnikowa.



Społeczeństwo Nowosybirska, rodzinnego miasta Aleksandra Pokryszkina, przekazało jednostce lotniczej, którą dowodził w czasie drugiej wojny światowej, eskadrę samolotów myśliwskich. Na zdjęciu trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego Aleksander Pokryszkin (w środku), w towarzystwie delegacji miasta Nowosybirska.

Trapiony tymi myślami przeciskam się do szefa sztabu.

— Pozwólcie nam wrócić do macierzystego pułku.

— Wracajcie.

Gdzieś w górze rozległ się warkot samolotów, wszyscy skierowali wzrok w tamtą stronę.

Na tle różowego nieba ukazały się ciemne sylwetki samolotów. Trzy bombowce, cztery myśliwce. Nasze, czy obce?

Kilka „I-16" oderwało się od pasa startowego i pomknęło w tamtym kierunku. Bombowce, lecąc z dala od lotniska, zaczęły skręcać, myśliwce również. Teraz widziałem je wyraźniej. Kształt skrzydeł przypominał mi widziany wcześniej już hitlerowski samolot rozpoznawczy.

Tak, to już wojna...

Pobiegliśmy do swoich samolotów, nie spuszczając przy tym wzroku z nieprzyjacielskiej grupy. Ciszę przerwał niezwykły dźwięk — jeden, drugi, trzeci. Samoloty zawirowały, poczęły oddalać się na zachód.

Walka powietrzna! Ech, gdyby uzbrojenie naszych „Migów" było gotowe. Inni już walczą, a ja...

Wystartowaliśmy we trzech. Przylgnąwszy prawie do samej ziemi utrzymujemy kurs na Majaki. Kopuła błękitnego nieba jak gdyby przygniatała nas. Bacznym wzrokiem lustruję przestrzeń powietrzną.

W Majakach na lotnisku panuje cisza. Samoloty rozśrodkowane, zamaskowane w kukurydzy. Pas startowy wolny. Lądujemy wszyscy trzej równocześnie. Kołuję w kukurydzę. Diaczenko i Dowbnia zatrzymują swoje samoloty obok.

— Zachowujecie się, jak na defiladzie — zapomnieliście, że to wojna!

Piloci włączają silniki, kołują dalej.

Zostawiam ich przy samolotach i pędzę do sztabu. W budyneczku sztabu pełno ludzi. Melduję Matwiejewowi:

Bywałem u Owczinnikowa w domu, w Kirowogradzie i w Bielcach, nieraz widziałem jego żonę, córeczkę. Teraz wszystko stanęło mi przed oczyma. Tak więc do uczucia nienawiści, podniecenia, niepokoju doszło nowe uczucie — ból po stracie bliskiego człowieka, kolegi. Chciałem się dowiedzieć, jak zginął, w jakich okolicznościach. Odniosłem wrażenie, że kula, która przecięła jedno życie ludzkie, leci dalej — szuka jeszcze kogoś. Chciałoby się wiedzieć, jak zasłonić się przed nią i na odwrót, jak przechytrzyć asa niemieckiego i zniszczyć go ogniem własnej broni.

— Pozwólcie memu kluczowi lecieć na pomoc kolegom — zwróciłem się ponownie do Matwiejewa.

— Powiedziałem, że macie czekać! Przed chwilą poleciała tam druga eskadra. I co ona zdziała bez paliwa?

Idę do swoich prowadzonych. Oni zostali przy samolotach, przygotowują broń, czekają na rozkaz startu.

— Lecimy? — podbiegł do mnie Diaczenko.

— Nie.

— Co słychać w Bielcach? — Dowbnia z niepokojem patrzy mi w oczy. Tam, w dalekim teraz miasteczku, jest jego żona i dziecko.

— Walczą. Owczinnikow zginął.

Jak to zginął? Dlaczego zginął? Przecież myśmy się uczyli tylko zwyciężać!

Gdyby wszyscy wyżsi dowódcy wojskowi w pełni zdawali sobie sprawę z niebezpieczeństwa napaści, moglibyśmy się lepiej przygotować i nie dopuścić do takiej sytuacji, w jakiej tego ranka znalazł się nasz pułk: eskadry rozrzucone, ludzie rozproszeni... My, piloci, zrozumieliśmy tę gorzką prawdę już w pierwszych godzinach wojny. I już w tych pierwszych godzinach nasi dowódcy, pracownicy aparatu politycznego, my sami doszliśmy do zgodnego wniosku: trzeba zdobywać wiedzę o nieprzyjacielu, gromadzić doświadczenia, uczyć się walczyć.

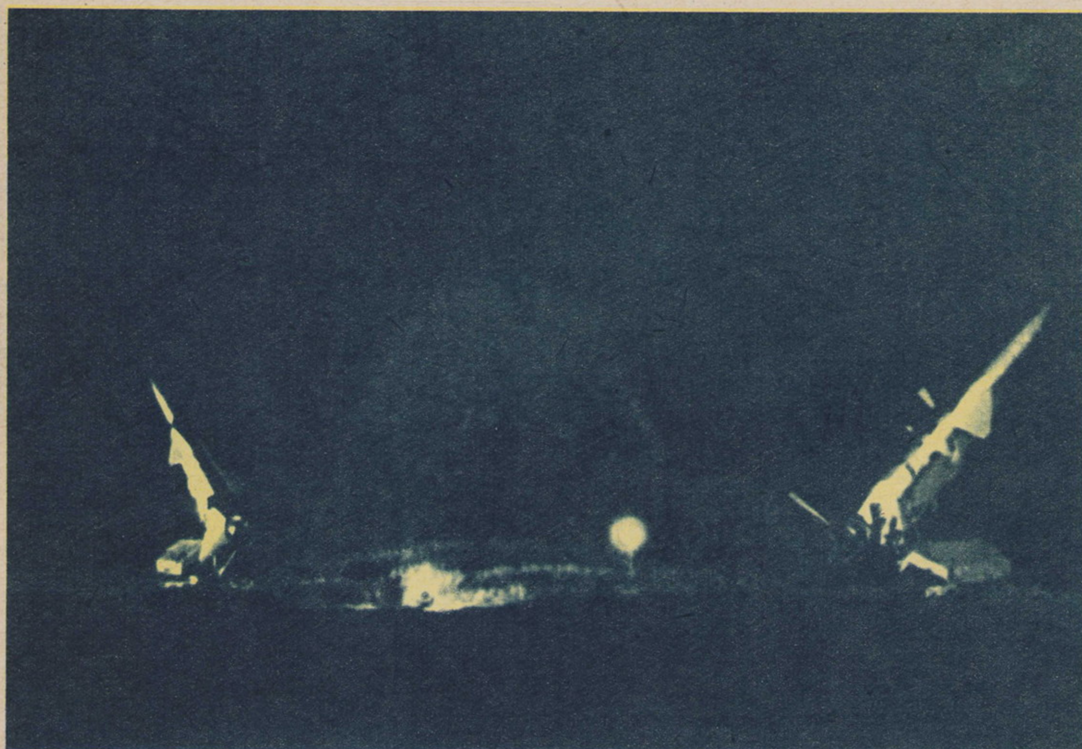
KSIĄŻKI NADESŁANE

Zbigniew Flisowski — **LOT NA POŁUDNIE.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Wydanie I, str. 284, cena 19 zł, nakład 20 290 egz.

W. Kurow, J. Dołżanski — **ZASADY PROJEKTOWANIA POCISKÓW RAKIETOWYCH NA PALIWO STAŁE.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Wydanie I, str. 332, cena 30 zł, nakład 1 000 egz.

Praca zbiorowa — **PODSTAWOWE WIADOMOŚCI O PRAWIE WOJSKOWYM.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Wydanie I, str. 236, cena 23 zł, nakład 1 000 egz.

Jerzy Domański — **TRANSPORT WOJSKOWY W PRZESTWORZACH.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Wydanie I, str. 220, cena 12 zł, nakład 3 212 egz. Seria „Sowy".



FILMOTEKA LOTNICZA

ZAGADNIENIA POPULARNONAUKOWE

Zgodnie z zapowiedzią w numerze podwójnym naszego tygodnika (ostatni grudniowy) omówimy w drugiej z kolei filmotece lotniczej kilka ciekawszych filmów krótkometrażowych o problematyce dokumentalnej i popularnonaukowej.

W pierwszej kolejności wymieniamy interesujący film z serii ukazującej historię i powstanie różnych rodzajów broni. W tym przypadku będzie to reportaż z poligonu pod tytułem **„Pierwsza wystartowała"**. Z zaciekawieniem przenosimy się na poligon wojskowy, by wkrótce przekonać się, iż jesteśmy świadkami przeprowadzania ćwiczeń przez jednostkę wojsk rakietowych. Dowiadujemy się w sposób przekonywający — oczywiście gdybyśmy mieli jakiekolwiek wątpliwości — iż jedna z najnowocześniejszych broni wymaga świetnie wyszkolonych żołnierzy, którzy umieją obsługiwać nie znany do tej pory sprzęt techniczny. Ciekawe zbliżenia i towarzyszący filmowi komentarz w przystępny sposób zaznajamiają widza z podstawowymi zasadami działania broni rakietowej. „Pierwsza wystartowała" wyprodukowana została przez Wytwórnię Filmową Wojska Polskiego „Czołówka". Scenariusz i reżyseria Janusz Chodnikiewicz.

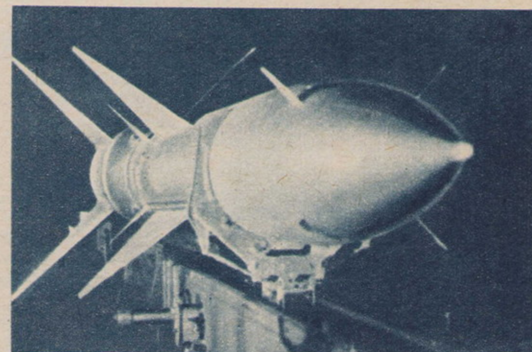
Coraz mniej marzeń człowieka pozostaje w sferze fantazji. Przed ośmioma laty rozpoczął się nowy rozdział w historii naszej planety — era podboju przestrzeni kosmicznej. Bliski już dzień, kiedy człowiek wyląduje na Księżycu.

Nie ulega wątpliwości, iż niezwykły ten dzień poprzedzą dokładne badania Srebrnego Globu, których już jesteśmy świadkami. Właśnie problemom podróży i odkrycia tajemnic naszego najbliższego sąsiada poświęcone są dwa filmy popularnonaukowe Janusza Stara, jednego z najstarszych polskich reżyserów filmowych. Warto wiedzieć, iż początkowo debiutował on jako aktor (lata dwudzieste), a następnie poświęcił się realizacji filmów krótkometrażowych. Po wojnie realizuje filmy w łódzkiej Wytwórni Filmów Oświatowych, specjalizując się w technice trickowej. Między innymi jest realizatorem filmu „W pracowniach polskich astronomów".

Pierwszy ze wspomnianych przez nas filmów Janusza Stara, to **„W drodze na Księżyc"**. W filmie tym oglądamy zdjęcia trickowe przedstawiające lądowanie człowieka na powierzchni Srebrnego Globu. Nim jednak do tego dojdzie, film zaznajamia nas z tym, iż człowiek od wieków interesował się Księżycem, począwszy od wynalezienia prymitywnej lunety, poprzez coraz lepsze instrumenty optyczne, do nowoczesnych, gigantycznych radioteleskopów włącznie. Wiele uwagi poświęcił realizator filmu na wykazanie, ile trzeba będzie przeprowadzić doświadczeń i prób, nim człowiek postawi nogę na Księżycu. Jak wiemy, loty kosmonautów dowiodły, że organizm ludzki może znieść długotrwałe podróże kosmiczne.

Drugi film Janusza Stara, również popularnonaukowy, pod tytułem **„Jedną nogą na Księżycu"**, to kontynuacja poprzedniego obrazu pod tytułem „W drodze na Księżyc". Niedaleki bowiem jest już dzień, kiedy kosmonauci wylądują na Srebrnym Globie. Nim to nastąpi, trzeba sprawdzić, na jakim gruncie stanie noga człowieka. Ale w jaki sposób zbadać z naszej planety skład chemiczny i strukturę mineralną powierzchniowych warstw Księżyca? Właśnie praktyczną metodę badania unaocznia nam film, w którego akcję wprowadzono robota-analizatora. Robot ten jest wytworem fantazji reżysera, opartej o naukowe zdobycze nowoczesnej fizyki i techniki. Zagadnienie to, aczkolwiek należy do fantazji reżysera, przedstawione zostało na taśmie filmowej w sposób zaskakujący. Produkcja — Wytwórnia Filmów Oświatowych, Łódź.

Do ciekawszych filmów popularnonaukowych należy także zaliczyć **„Głosy wszechświata"**. Jest to film produkcji radzieckiej (Mosnaczfilm), według scenariusza K. Dombrowskiego. Zrealizował go D. Antonow. Lotom międzyplanetarnym towarzyszy ogromne zainteresowanie społeczeństwa. Przestrzeń kosmiczna pełna jest jeszcze niezbadanych tajemnic. Wszechświat wysyła ku Ziemi sygnały, które człowiek odbiera, poddaje analizie, odczytuje nieznane jeszcze fragmenty dziejów wszechświata. Pomagają mu w tym urządzenia radiolokacyjne, które w czasie wojny służyły tropieniu nieprzyjacielskich samolotów. Dzisiaj



urządzenia te udoskonalone wykorzystywane są do pokojowych badań przestrzeni kosmicznej. Film wprowadza widza w zagadnienia, które oglądamy nie tylko z satysfakcją, ale dzięki którym poznajemy problemy będące chlebem powszednim specjalistów i uczonych badających przestrzeń kosmiczną.

*

W kolejnej „Filmotece lotniczej" omówimy fabularny film o tematyce fantastyczno-naukow[illegible]

(teem)



Trzy zamieszczone na tej stronie zdjęcia przedstawiają kadry z filmu dokumentalnego Wytwórni Filmów Wojska Polskiego „Czołówka", pod tytułem „Pierwsza wystartowała". Film reżyserował Janusz Chodnikiewicz.

Ciąg dalszy ze strony 9

Niemniej jednak impuls właściwy takiego rakietowego silnika jądrowego wynosiłby około 1 200 — 1 500 sek, a więc byłby przeszło 3 razy większy niż dla najlepszej stosowanej obecnie chemicznej mieszanki paliwowej składającej się z wodoru i tlenu dlatego, że ciężar cząsteczkowy wodoru jest znacznie mniejszy niż ciężar cząsteczkowy produktów powstających w wyniku spalenia wodoru w tlenie.

Jak więc widać, reaktorowy jądrowy napęd rakiet dawałby stosunkowo bardzo poważne korzyści w porównaniu z napędem chemicznym. Niestety jednak cenę, jaką należy za to zapłacić, stanowić będą bardzo poważne trudności techniczne, a także stosunkowo duża masa silnika niwelująca w poważnym stopniu korzyści uzyskane ze wzrostu jego wydajności energetycznej. Z tych względów jądrowe silniki rakietowe przydatne byłyby w zasadzie tylko dla bardzo dużych rakiet, gdyż tylko wówczas można by uzyskać możliwy do przyjęcia stosunek masy rakiety do masy silnika (chociaż byłby on gorszy niż w rakietach chemicznych).

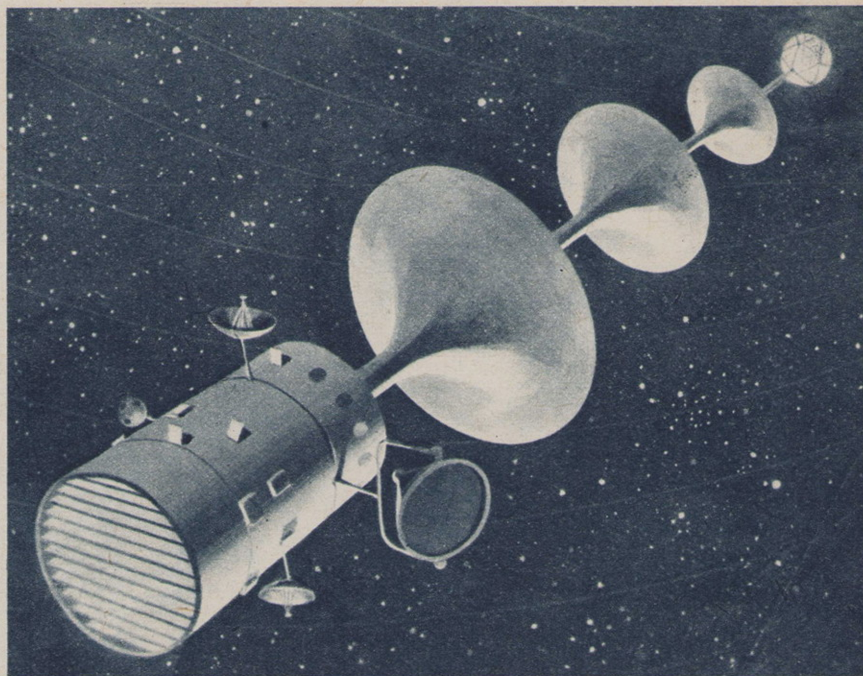
Dość obiecujące perspektywy skłoniły konstruktorów rakietowych do podjęcia intensywnych prac w kierunku zbudowania rakietowych silników jądrowych. Mimo, że prace te trwają już od wielu lat, to jednak uzyskane rezultaty są stosunkowo mierne, co wymownie świadczy o skali trudności problemów technicznych, jakie należy przezwyciężać.

W chwili obecnej prace te skupiają się wokół skonstruowania odpowiedniego do napędu rakiet reaktora jądrowego, przy czym w USA wypróbowywana jest na razie tylko naziemna doświadczalna konstrukcja tego rodzaju o nazwie „Kivi". W czasie jednej z prób reaktor ten uległ poważnemu uszkodzeniu wywołanemu przez drgania wewnętrzne wzbudzone przez przepływ bardzo intensywnego i szybkiego strumienia wodoru w kanałach chłodzących reaktora, co przeszło o rok opóźni dalsze badania i skonstruowanie reaktora jądrowego nadającego się do prób w locie i przeprowadzenie tych prób pierwotnie planowanych na lata 1965—66.

Dodać należy, że w takich super-wysokotemperaturowych reaktorach jądrowych poważnym problemem technicznym staje się sterowanie ich pracą. A to dlatego, że raczej nie można zastosować wsuwanych i wysuwanych z reaktora prętów kontrolnych wykonanych z substancji pochłaniającej neutrony (ze względu na ich zbyt małą wytrzymałość termiczną). Z tego powodu rozważa się zastosowanie otaczających reaktor jądrowy z zewnątrz reflektorów neutronów, których powierzchnia będzie mogła być zmieniana, a tym samym intensywność procesów jądrowych we wnętrzu reaktora. Ten sposób kontroli pracy reaktorów jądrowych nie wyszedł jednak jeszcze z fazy doświadczalnej.

Z zastosowaniem energii jądrowej do napędu rakiet wiąże się dziś zwykle bardzo poważne obawy natury biologicznej. Często jest to wymieniane jako jeden z głównych powodów, że rakiety takie nie są jeszcze budowane. Wyjaśnienie jest jednak niesłuszne dlatego, że zasadniczą trudność stanowią dziś względy techniczne, a w porównaniu z nimi względy bezpieczeństwa biologicznego nie są szczególnie istotne. Należy bowiem pamiętać, że w dużych rakietach kabina załogi jest oddzielona od silnika znaczną przestrzenią, przy czym w przestrzeni tej znajdują się zapasy substancji odrzutowej stanowiącej doskonały pancerz przeciwpromienny, a po jej zużyciu silnik może być odrzucony od rakiety. Również niebezpieczeństwo, jakie stanowić będzie dla mieszkańców Ziemi start rakiety jądrowej, jest bardzo małe, a w każdym razie bez porównania mniejsze niż wybuchy jądrowe w atmosferze, nawet jeśli są to eksplozje o małej mocy. Zresztą stanowiska startowe dla rakiet jądrowych będą prawdopodobnie umieszczane w okolicach bezludnych, na przykład na pustyniach lub na odosobnionych wyspach oceanicznych, a przebieg startu będzie obsługiwany zdalnie.

Równolegle z opracowywaniem jądrowego napędu rakietowego prowadzone są badania nad napędem jądrowo - jonowym dla pojazdów kosmicznych. Na rysunku widzimy jeden z takich projektów. Tutaj reaktor jądrowy ma mieć średnicę zaledwie 0,3 m i być źródłem ciepła o temperaturze rzędu 1 850° K. Specjalny generator przekształca to ciepło bezpośrednio w energię elektryczną dla silnika jonowego, w którym jako paliwo ma być użyta para cezu. Układ napędowy ma pracować bez części ruchomych, co zwiększa jego niezawodność.



DLACZEGO NIE MA JESZCZE RAKIET O NAPĘDZIE JĄDROWYM

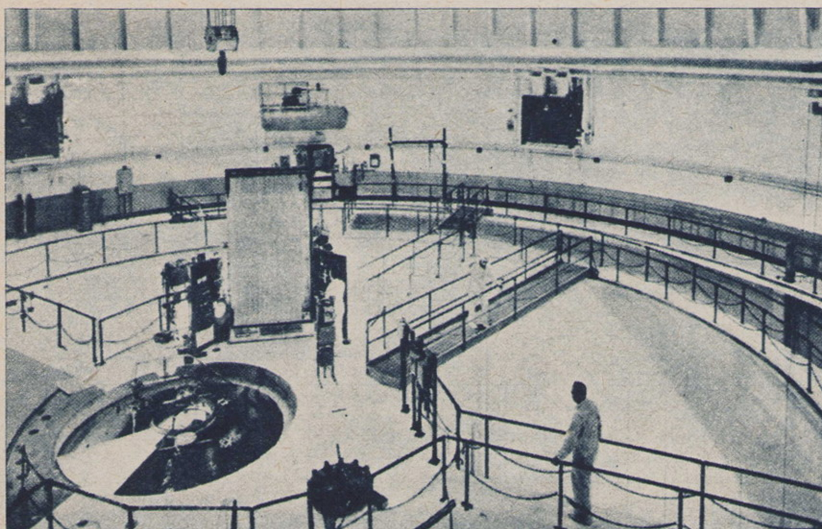
Dodać także należy, że w obecnych planach wykorzystania rakiet o napędzie jądrowym zakłada się, że będą one stosowane jako górne człony wielkich wielostopniowych rakiet nośnych, których dolne stopnie będą napędzane paliwem chemicznym. A to dlatego, że na razie nie przewiduje się konstruowania rakietowych silników jądrowych o bardzo dużym ciągu, gdyż nasuwałoby to ogromne trudności techniczne. Za to rakietowe silniki jądrowe o średniej wielkości ciągu z powodzeniem nadają się do napędu statków kosmicznych w przestrzeni kosmicznej.

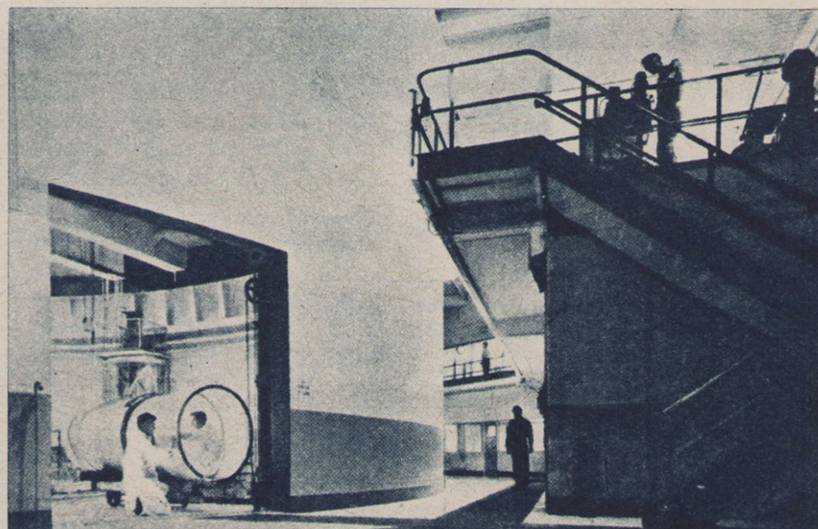
Warto nadmienić, że w dążeniu do zbudowania reaktorów jądrowych nadających się do napędu rakiet zwrócono się niedawno do projektów reaktorów, w których substancja rozszczepialna znajdować się będzie w postaci płynnej lub nawet w postaci gazowej dlatego, że w reaktorach takich można będzie uzyskiwać znacznie wyższe temperatury niż w reaktorach z rdzeniem w postaci stałej. Niezmiernie jednak trudno będzie wtedy zapobiec mieszaniu się i ucieczce substancji rozszczepialnej wraz z nagrzewaną w reaktorze substancją odrzutową.

W chwili obecnej w dziedzinie jądrowego napędu rakiet sytuacja wygląda w ten sposób, że chociaż nie należy oczekiwać jakichś bardzo rychłych i bardzo błyskotliwych rezultatów niemniej jednak stwierdzić należy, iż perspektywy zastosowania tego rodzaju napędu wyglądają zupełnie obiecująco i będzie on stanowić istotny postęp w porównaniu z dotychczas stosowanym chemicznym napędem rakiet. Jednocześnie poczynione już zostały pierwsze podstawowe (teoretyczne i praktyczne) prace w kierunku zastosowania energii jądrowej do napędu rakiet, a jej praktyczne wykorzystanie stanowi obecnie tylko kwestię czasu.

Mgr inż. ANDRZEJ MARKS

Poniżej: Fragmenty badań materiałowych jądrowych silników rakietowych. Część napędu, a także całe jednostki napędowe, są umieszczane wewnątrz hermetycznie zamkniętego pomieszczenia zaopatrzonego w ekran — zbiornik wodny o średnicy 30,5 m. Wszelkie czynności są wykonywane zdalnie pod osłona warstwy wodnej. Elementy badane są następnie przenoszone (również pod wodą) do laboratoriów, oddzielonych od świata zewnętrznego podwójnymi wrotami żelbetowymi o ciężarze 73 ton każde. Z lewej — wnętrze budynku zawierającego generator badawczy i zbiornik wodny. Z prawej — sprawdzanie pojemnika, w którym będą umieszczone badane części rakiety jądrowej; obok stanowisko dyspozycyjne reaktora.





POCZTA LOTNICZA

JAK WSTĄPIĆ NA LOTNICZĄ DROGĘ!

Choć jeszcze do zakończenia roku szkolnego jest sporo czasu, to już teraz pod adresem „Poczty lotniczej” napływa coraz więcej listów od naszych młodych Czytelników, którzy chcą w przyszłości bądź to uprawiać sport lotniczy, bądź zostać pilotami zawodowymi, bądź też wreszcie zdobyć zawód związany z lotnictwem. Wszyscy pytają się o to, gdzie skierować swe kroki, aby wejść na drogę wiodącą do spełnienia marzeń i pragnień.

By na samym wstępie uspokoić rozpalone głowy, informujemy, że w odpowiednim czasie na łamach naszego tygodnika podamy warunki przyjęć, tak na szkolenie lotnicze, jak i do szkół i zakładów związanych z lotnictwem.

Przy okazji jednak przypominamy, że po informacje dotyczące szkolenia lotniczego (szybowcowego i spadochronowego) należy się zgłaszać do najbliższych aeroklubów. Do aeroklubów zgłaszać się też powinni kandydaci do Oficerskiej Szkoły Lotniczej (kandydaci na pilotów wojskowych) i do wojsk powietrznodesantowych. Aerokluby znajdują się w każdym mieście wojewódzkim oprócz Koszalina i w wielu miastach powiatowych.

Kandydaci na cywilnych mechaników i techników lotniczych po dokładne informacje winni pisać pod adresem: Lotnicze Zakłady Naukowe im. Gen. K. Świerczewskiego — Wrocław-Psie Pole, ul. Kielcowska 43-53 (dawne Technikum Budowy Silników Lotniczych).

Natomiast wszyscy, którzy pragną zdobyć wiedzę lotniczą w Technicznej Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych w Oleśnicy, w Oficerskiej Szkole Radiotechnicznej w Jeleniej Górze, czy też w każdej innej szkole oficerskiej, a nawet na wojskowych studiach fachowych (Wojskowa Akademia Techniczna), winni zgłosić się w najbliższej Komendzie WKR lub WKW, gdzie otrzymają dokładne informacje o interesujących ich możliwościach zdobycia zawodu lotniczego lub związanego z lotnictwem w ramach zawodowej służby wojskowej. Wyjaśnienie to niech będzie odpowiedzią na listy: Jana Kiepasa z Iłży, Jerzego Więckowskiego z Bukowna, Janusza Sobczyka z Radomska, Wojciecha Urbaniaka z Wyszkowa, Jerzego Steckiego ze Szczecina, Ryszarda Siwocha z Nowinek i wielu innych, piszących w poruszonych tu sprawach.

Na żądanie podajemy też adresy niektórych aeroklubów: Aeroklub Warmińsko-Mazurski — Olsztyn, Lotnisko Dajtki; Aeroklub Rzeszowski — Rzeszów, Plac Wolności 2 albo Rzeszów, Lotnisko Jasionka; Aeroklub Krakowski — Kraków, Lotnisko Czyżyny.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

ZYGMUNT OSTROWSKI, Koźle

Wady mowy i jąkania są istotną przeszkodą w szkoleniu lotniczym, o ile utrudniają rozumienie mowy i nawiązywanie łączności między statkiem powietrznym a ziemią. Historia medycyny lotniczej zna pilotów wysokiej klasy, którzy zacinali się w mowie potocznej, a świetnie dawali sobie radę w warunkach lotu. O ile są szanse do pozbycia się jąkania, to nie ma przeszkód w szkoleniu lotniczym.

W odpowiedzi na drugie Wasze pytanie podajemy do wiadomości, że ćwiczenia gimnastyczne kandydatów do lotnictwa winny być możliwie wszechstronne. W tym wypadku wchodzą w rachubę raczej dyscypliny zręcznościowe, a mniej siłowe. Zachęcamy do koszykówki, siatkówki, lekkiej atletyki i pływania.

Dr Z. Klimek

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

W dniu 30 grudnia 1964 r. Poczta Polska wprowadziła do obiegu serię „Badanie przestrzeni kosmicznej”. Składa się ona z ośmiu znaczków, które przedstawiają kolejno: za 20 gr — przyszłościowy próbnik międzyplanetarny, za 30 gr — start radzieckiej rakiety kosmicznej, za 40 gr — Łajkę — pierwszego psa w Kosmosie, na tle wyrzutni rakietowej, za 60 gr — Łunnika III i fotografię niewidzialnej z Ziemi strony Księżyca, za 1,55 — sztucznego satelitę do badania jonosfery, za 2 50 zł — radzieckiego satelitę „Elektron 2” badającego promieniowanie pierścieniowe, za 5,60 zł — zasobnik „Mars I” badający przestrzeń między orbitami Marsa i Ziemi, za 6,50 zł + 2 zł — Jurija Gagarina — pierwszego kosmonautę świata w kabinie statku kosmicznego.

Znaczki wydrukowano techniką wielobarwnego offsetu w formacie 31, 25x43 mm, na papierze kredowym w arkusikach po 20 sztuk. Znaczki wykonano wg projektu Tadeusza Michaluka w nakładach: 20 gr (6 mln), 30 gr (6 mln), 40 gr (8 mln), 60 gr (8 mln), 1,55 zł (5 mln), 2,50 zł (4 mln), 5,60 (1,5 mln) i 6,50 zł 2 zł (1,3 mln). Do znaczków PPF „Ruch” wydał ozdobne koperty pierwszego dnia obiegu (tzw. F. D. C.).

Bogusław Kurowski



KOŁA LOTNICZE PRACUJĄ

O WZOROWE PRZEPROWADZENIE AKCJI SPRAWOZDAWCZO-WYBORCZEJ

W okresie od 15 lutego do 15 maja br. zostanie przeprowadzona akcja zebrań sprawozdawczo-wyborczych w kołach lotniczych. Celem tej akcji będzie podniesienie poziomu pracy kół, uatrakcyjnienie i udoskonalenie form ich działalności, zwiększenie stanu ilościowego szeregów członkowskich, wzmocnienie dyscypliny opłacania składek członkowskich, a w szczególności organizacyjne umocnienie i ożywienie działalności sekcji kół lotniczych.

Powodzenie tego ważnego i długofalowego zamierzenia uzależnione jest od aktywnego udziału wszystkich członków kół w przygotowaniu i przeprowadzeniu zebrań.

Zebrania muszą być tak przygotowane pod względem organizacyjnym i merytorycznym, ażeby sprawozdanie zarządu koła było wyrazem rzeczywistych osiągnięć, braków i niedociągnięć oraz realnym planem zamierzeń przyszłej działalności.

W żadnym wypadku zorganizowanie zebrania nie może być traktowane w sposób formalny, jako „odfajkowanie” zaleceń aeroklubu. Na sprawozdanie winny składać się wnioski i propozycje całego koła. Obowiązkiem zarządu koła jest te wnioski odpowiednio posegregować pod względem ważności i realności wykonania i przedstawić je na zebraniu sprawozdawczo-wyborczym

Mamy nadzieję, że będziecie pamiętali o tym, ażeby porządek dzienny zebrania wzbogacić i uatrakcyjnić jedną z form działalności koła. Może to być np. projekcja filmu lotniczego, spotkanie z pilotem wojskowym latającym na samolotach naddźwiękowych lub... Ale to pozostawiamy Waszej inwencji.

Przygotowując się do zebrania, należy być w stałym kontakcie z aeroklubem regionalnym, a w szczególności korzystać z rad i wskazówek opiekuna koła. Jeżeli aeroklub takiego opiekuna dotychczas nie wyznaczył, uczyni to na Waszą prośbę na pewno teraz.

Powinniście dążyć do tego, ażeby wyniki Waszej pracy nie tylko umocniły i rozwinęły działalność Waszego koła, lecz również wywierały pozytywny wpływ na rozszerzenie wymiany doświadczeń w ramach aeroklubu regionalnego, a może nawet całej naszej organizacji.

W nieskrępowanej i rzeczowej dyskusji, wymianie poglądów, wszechstronnie omawiajcie pozytywne i negatywne strony działalności koła. Doświadczenia można zdobywać również i na swoich własnych błędach. Zastanówcie się także już wcześniej nad kandydaturami do zarządu koła, aby nie były to osoby przypadkowe, lecz młodzieżowi działacze lotnictwa z prawdziwego zdarzenia.

Akcja sprawozdawczo-wyborcza obejmie swoim zasięgiem około tysiąca kół lotniczych, zrzeszających ponad 40 000 członków. Nie będzie przesadą, jeżeli akcję sprawozdawczo-wyborczą nazwiemy egzaminem dojrzałości społecznej młodzieży zorganizowanej w kołach lotniczych i aktywu społecznego sprawującego opiekę nad ich działalnością.

Tadeusz Szablowski



KORESPONDENT Z KIELC DONOSI:

Wraz z rozpoczęciem roku szkolnego Aeroklub Kielecki wznowił intensywną działalność kół lotniczych istniejących już wcześniej, a także kół nowo powstałych. Sieć kół lotniczych została rozciągnięta na całe województwo. **Bardzo pomocni w organizowaniu kół okazali się instruktorzy społeczni kół lotniczych, których Aeroklub Kielecki wyszkolił w okresie wakacyjnym na specjalnym obozie.**

W Kielcach prawie każda szkoła posiada koło lotnicze. Szczególnie dobrze pracuje koło im. E. Makuli przy Technikum Geologicznym w Kielcach. Koło liczy 30 członków, w tym połowa dziewcząt. Kilkakrotnie wyświetlano w tym kole filmy lotnicze, tak dla członków koła, jak i dla młodzieży niezrzeszonej. **Koło wydaje własną gazetkę „Echa lotnicze”.** Co tydzień odbywają się zebrania członków, na których omawiane są interesujące młodzież zagadnienia lotnicze, a jednocześnie kandydaci na szkolenie lotnicze pogłębiają swoje wiadomości teoretyczne.

Ostatnio koło zorganizowało wieczorek połączony ze spotkaniem z mistrzem świata z 1958 roku, wicemistrzem USA i Kanady z roku 1963 **Adamem Witkiem.** Adam Witek podzielił się z licznie zebraną młodzieżą z Technikum Geologicznego wspomnieniami z udziału w zawodach szybowcowych. Oprócz tego poruszył wiele bardzo ciekawych zagadnień związanych z szybownictwem.

Dyrektor Kamiński dziękując Adamowi Witkowi za udział w wieczorku wyraził chęć organizowania podobnych spotkań w przyszłości.

Na pochwałę zasługuje postawa przewodniczącej koła kol. **Danuty Sarbian** oraz wszystkich członków koła, pełna entuzjazmu dla lotnictwa, które stało się ich „hobby”.

Stanisław Sadowski — Kielce



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA”

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

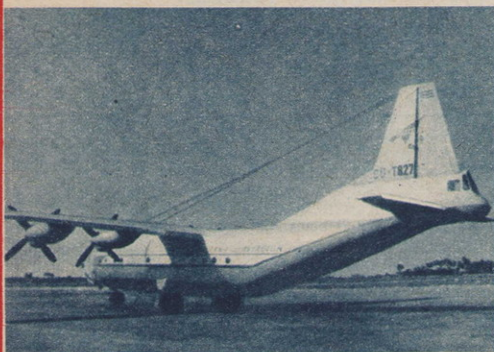
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch”. Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch” Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch”, Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 9744 E-63

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

W KUBAŃSKICH BARWACH



Kubańskie towarzystwo komunikacji powietrznej „Cubana de Aviacion" eksploatuje m. in., zakupione w ZSRR, czterosilnikowe turbośmigłowe samoloty An—12, konstrukcji sławnego Olega Antonowa. Oto An—12 na lotnisku kubańskim. *Foto: „Aero - Sport"*

LATAJĄCY DŹWIG



Śmigłowiec Mi—4 użyty został jako środek transportu i montażu windy w nowo zbudowanym „Domu Nauczyciela i Naukowca", w demokratycznym sektorze Berlina. *Foto: Zentralbild*

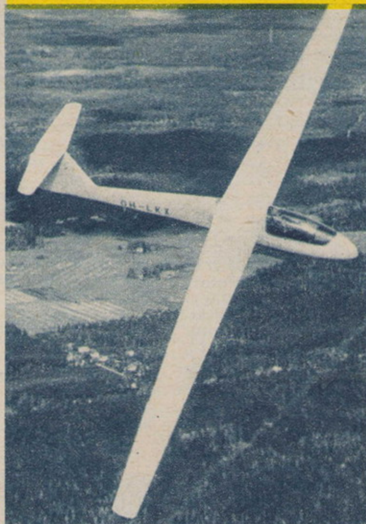
Na ćwiczeniach



W ten sposób ćwiczą austriaccy strzelcy alpejscy wychodzenie ze śmigłowca w zawisie, który nie może wylądować w zbyt trudnym terenie górskim. Śmigłowiec — Agusta — Bell 204. *Foto: „Austroflug"*

Nowy szybowiec fiński

Najnowszym fińskim szybowcem wyczynowym klasy standard jest KK—16 „UTU", wykonany całkowicie z mas plastycznych.



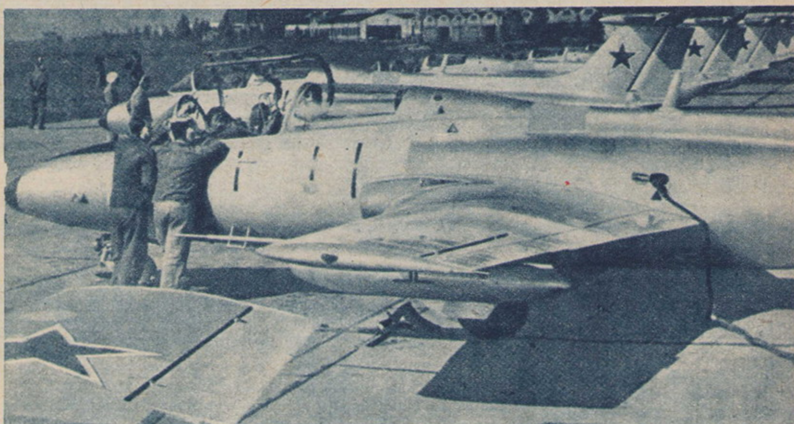


„CARAVELLE" NA ULICY

Monstrualny wygląd ma kadłub francuskiej „Caravelle", przeznaczony do prób statycznych, transportowany ulicami miasta Tuluzy. *Foto: „Aviation Magazine"*

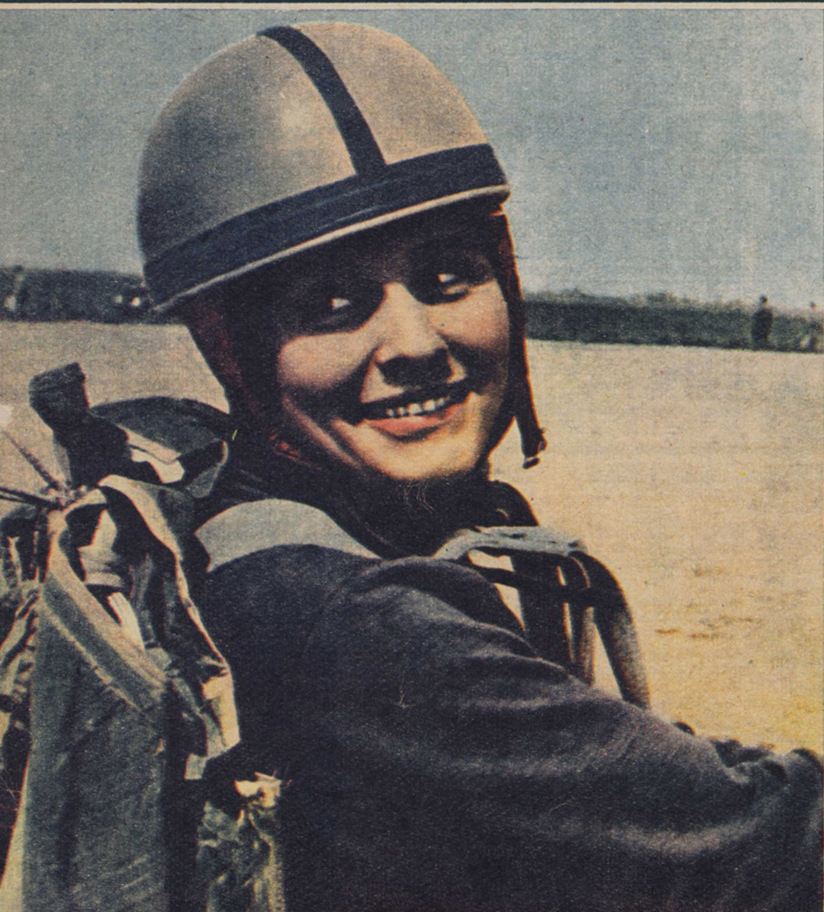
„DELFINY" DLA ZSRR

Samoloty czechosłowackie znane są na całym świecie ze swych zalet. Dlatego też — są chętnie kupowane. Oto większa partia szkolnych odrzutowców L—29 „Delfin", zakupionych przez ZSRR. *Foto: „Kridla Vlasti"*



MISTRZYNI SPORTU

Jedną z najlepszych (i najprzystojniejszych) spadochroniarek radzieckich jest Lidia Jeremina. Otrzymała ona zaszczytny tytuł mistrzyni sportu, w uznaniu dla jej wysokiej techniki wykonywania skoków. *Foto: „Krylia Rodiny"*



Z ZAGRANICY

Sport samolotowy

✱ **W** tradycyjnej ankiecie czechosłowackich dziennikarzy, mającej wyłonić najlepszych sportowców CSRS roku 1964, znalazł się także mistrz sportu Lada Bezak, który reprezentował Czechosłowację na mistrzostwach świata w akrobacji, jakie odbyły się w Bilbao.

✱

✱ **Lot** Europejski FAI w roku 1965 odbędzie się we wrześniu. Trasa lotu poprowadzi przez Jugosławię, Bułgarię, Węgry, Austrię do NRF.

Komunikacja i transport

✱ **BOAC** — brytyjskie zamorskie linie lotnicze przewiozły w 1964 r. ponad 1 milion pasażerów; wpływ z tego tytułu przekroczył sumę 100 000 000 funtów szterlingów. Koszty własne wyniosły globalnie około 95 milionów, zysk netto różnicę. tzn. w przybliżeniu 5 milionów funtów. BOAC jest przewoźnikiem par excellence transkontynentalnym, pasażerowie płacą na tych liniach za przewóz średnio ok. 100 funtów.

W kwietniu 1964 r. linie BOAC rozpoczęły eksploatację nowego odrzutowca VC—10 Standard, od kwietnia 1965 r. na linię Londyn — Nowy Jork zostaną wprowadzone samoloty VC—10 w wersji Super. Pod względem ilości przewozów atlantyckich BOAC wraz z PAA i TWA należy do „wielkiej trójki"; wprowadzenie samolotów VC—10 na szlak transatlantycki z pewnością umocni pozycję BOAC w tej ścisłej czołówce.

W 1965 r. zostaną wycofane z serwisu BOAC wszystkie samoloty typu „Comet", które zostaną zastąpione przez VC—10 Standard. Tak więc wysłużone „Comety", które w 1958 r. w służbie BOAC rozpoczęły regularne loty przez Atlantyk, zostaną odsprzedane innym liniom.

Perspektywicznie BOAC planuje zwiększenie przewozów w roku 1967 do 40% w stosunku do roku bieżącego.

✱

✱ **TWA** — amerykańskie linie lotnicze, eksploatują obecnie na swych liniach 100 samolotów odrzutowych. Wśród nich znajduje się 58 Boeingów — 707 różnych wersji, 16 Boeingów — 727 i 26 Convairów — 880. Do końca roku 1967 TWA będą posiadać 138 maszyn. W ciągu najbliższych dwóch lat wycofane zostaną z linii wszystkie dotychczas użytkowane samoloty śmigłowe.

✱

✱ **SAS** — skandynawskie linie lotnicze, położyły kres pogłoskom o przestawieniu się na wyłączną eksploatację samolotów Boeing, zamawiając w zakładach Douglas cztery nowe odrzutowce DC—8. Samoloty te w roku 1967 skierowane zostaną na obsługę linii nadbiegunowej.

✱ **Francuskie** linie „Air France" prowadzą już od dłuższego czasu szczegółowe studia nad zagadnieniem utworzenia linii lotniczej, która połączyłaby Europę zachodnią z Chińską Republiką Ludową. Sprawa ta jest badana już od chwili uznania Chin Ludowych przez Francję, tzn. od stycznia ub. r. Najwięcej kłopotów sprawia Francji znalezienie odpowiednich portów lotniczych w Azji południowowschodniej, skąd samoloty „Air France" mogłyby dokonywać bezpośredniego już przelotu do Pekinu.

Astronautyka

✱ **W roku** bieżącym w bazie na przylądku Kennedy'ego przeprowadzonych zostanie 31 doświadczeń, w bazie Vandenberg i na wyspie Wallops po 9. Najważniejszą pozycją programu amerykańskich badań kosmicznych będzie wprowadzenie na orbitę pojazdu „Gemini" z dwoma kosmonautami na pokładzie. Ponadto przewiduje się wysłanie w roku 1965 jeszcze dwóch pojazdów z załogą ludzką. Inną kolejną pozycją będą doświadczenia z rakietą „Saturn—1", a następnie z rakietą „Saturn-1B", której pierwszy lot ma się odbyć z końcem br. Rakieta ta ma wprowadzić w roku 1966 na orbitę okołoziemską pojazd „Apollo", co ma stanowić pierwszy etap na drodze podboju Księżyca.